

LA VIE AU GRAND AIR



L'ANGLAIS

Vainqueur de la Coupe
Bennett des aéroplanes

(Détail technique :

GRAHAME WHITE

qui a couvert les 100 kilomètres
du parcours en 1 h. 1 m. 4 s.

Monoplan Blériot).



INS PIERRE LAFITTE & Cie
UT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
A VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS

Abonn. : France 24 fr. — Étranger 28 fr.
Les abonnés de "La Vie au Grand Air" réalisent sur les acheteurs au N° plusieurs économies. 1° Une économie de 2 fr. sur les 52 numéros (24 fr. au lieu de 26 fr.). 2° Ils reçoivent, sans augmentation, un minimum de 3 numéros spéciaux vendus 1 fr.

Ruek

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT



ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME, PARIS

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)

Tél. 818-67
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION
"breveté" évitant toute
secousse. — Personnel
choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégraph. DUPONT-PARIS

SAVON BEIFLOR
L.T. PIVER
PARIS

RELIGIEUSE guérit enfants urinant au lit.
Ecrire, Maison BURON, n° 26 (Nantes).

SAGE-FEMME 1^{re} cl. Pensionnaires toute époque.
BARLET, 112, rue Réaumur.
Beauté des Seins, Epilation, Obésité. — Renseignements gratuits

COGNAC J. & F. MARTELL

Produit naturel des Vins récoltés et distillés dans la région de Cognac MAISON FONDÉE en 1765

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Perme de la Borde, à Montesson (S.-et-O.), comp. vastes
bâtim. pouv. serv. à indust. brasserie, éleveur, etc. Cce
4.467 m. Lib. loc. M. à p. : 35.000 f. Adj. s. r. ench. ch. not.
Paris, 15 nov. M^e COUTURIER, not., 20, b1 Malesherbes.

Joinville-le-Pont. Prop. d'ang. av. Pauline 38-40. 616 m.
Rev. 2.200 fr. M. à p. : 18.000 f. Champigny-s.-Marne
4 maisons, av. Fouchette, 9, r. Acacias, 23, Nouvelle, 6,
du Four, 18. M. à p. : 15.000, 3.000, 3.500, 10.000 f. Adj. mairie
Champigny, 21 nov. 1 h. 1/2. S'ad. M^e BAZIN, n. 52, r. Clichy.

VENTE au Palais à Paris le 26 nov. 1910,
à deux heures de : 1^{re} Maison à Paris
RUE DE MOSCOU, 50. Revenu brut :
22.500 francs

2^o Maison RUE DE BERNE, 23,
à Paris, environ. Mise à prix : 230.000 francs.
Revenu brut : 14.800 francs environ. Mise à prix :
140.000 francs. S'adresser à M^{es} PLAIGNAUD,
THOREL et GEOFFROY, avoués à Paris ; à M^{es} THOREAU
et MINGAUD, avoués à Tours ; à M^e NOIRAULT,
notaire à Artannes (Indre-et-Loire), à M^e GRAUX,
administrateur judiciaire à Paris. I

Vente sur serenchère du 6^e, au Palais de Justice de
Tours (I.-et-L.), le samedi 19 novembre 1910, à
midi
du CHATEAU DE MÈRE
(ancienne résidence de Paul-Louis Courier) et ses
dépendances, comprenant grand parc traversé par la
rivière de Thilouze. Chasse et Pêche. Le tout
d'un seul tenant d'une contenance de 14 hectares
environ, situé communes d'Artannes et de
Pont-de-Ruan (Indre-et-Loire).
Mise à prix : 93.017 francs.
S'adresser à M^{es} THOREAU et MINGAUD, avoués à
Tours, NOIRAULT, notaire à Artannes et
BOUTARD, notaire à Montbazou.

Vente au Palais, à Paris, le 26 novembre 1910. à 2 h

1^o PROPRIÉTÉ A LA GARENNE-COLOMBES
r e de Courbevoie, 62. Contenance : 376 m. 50, env,
Mise à prix : 20.000 fr.

2^o VILLA avec MESNIL-VAL commune de
Criel-sur-Mer (Seine-Inférieure). Contenance : 3.087 mètres environ.
Mise à prix : 20.000 fr. S'adresser à M^e HENRY MUTEL,
avoué, à Paris, 31, rue d'Anjou, et à M^e POISSON,
notaire, à Paris, 19, boulevard Malesherbes.

Chemins de fer de l'Est. — Services di-
rects sans changement de voiture entre Paris
(Est) et Francfort-sur-Mein, par Metz Ma-
yence.

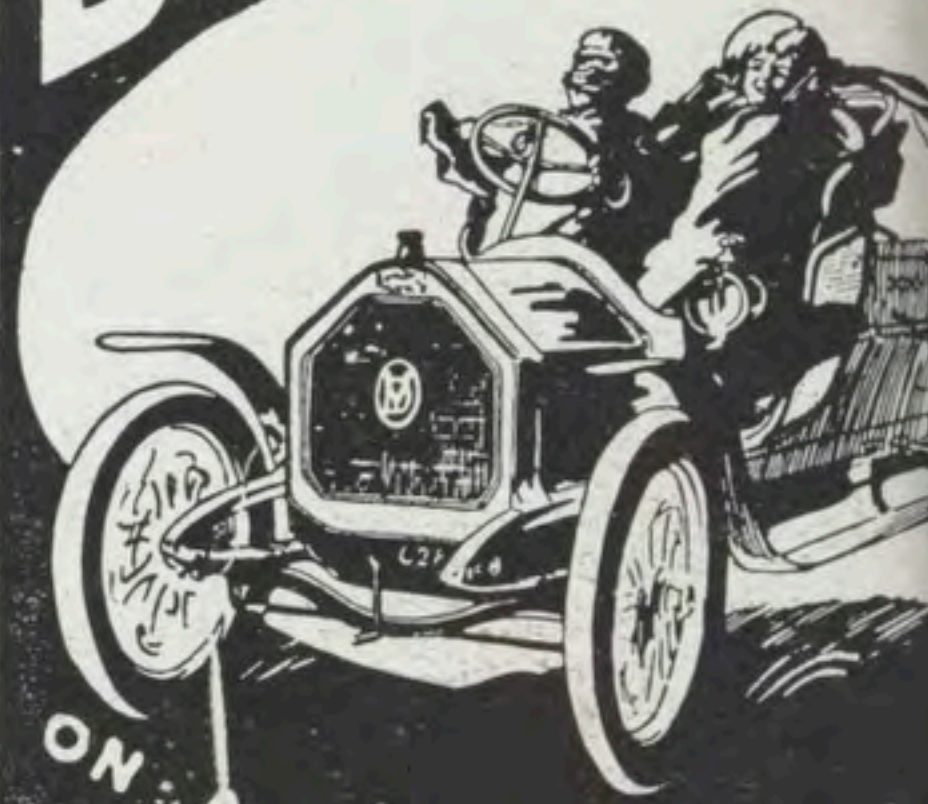
Voie la plus rapide, la seule desservie par
voitures directes. Une seule visite douanière.
Trois trains rapides par jour. Trajet en
11 heures environ. Voitures à couloir avec
lavabo et water-closet, wagons-restaurants,
wagons-lits.

Aller : Paris-Est, départ 9 h., 5 h. 15,
9 h. 40. — Francfort, arrivée 10 h. 7,
5 h. 38, 11 h. 26.

Retour : Francfort, départ 7 h. 17,
1 h. 28, 8 h. 23. — Paris-Est, arrivée 6 h. 38,
11 h. 43, 7 h. 50.

A Francfort, correspondances immédiates
et voitures directes pour Hanovre, Bruns-
wick, Magdebourg, Halle, Leipzig, Dresde
et tout le nord de l'Allemagne.

DANS UNE AUTOMOBILE
**VINOT
DEGUINGA**



ON
TOUJOURS LE S
Le succès de l'année
le chassis 12 HP, 4 cyl. 6.500
catalogue franc

Bureaux & Usines 29 Quai National

SUSPENSIOIR MI
élastique sans sous-cuisse
pour VARICOÈLES, HYDROÈLES,
BANDAGES CURATIFS, B.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne

L'ÉGYPTE EST A 4 JOURS SEULEMENT DE PARIS

ON Y VOYAGE

CONFORTABLEMENT, RAPIDEMENT & ÉCONOMIQUEMENT

PAR LES

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ÉGYPTIEN

PORT-SAID au CAIRE

en 4 heures 1/2

1^{re} classe : 24 fr. 60

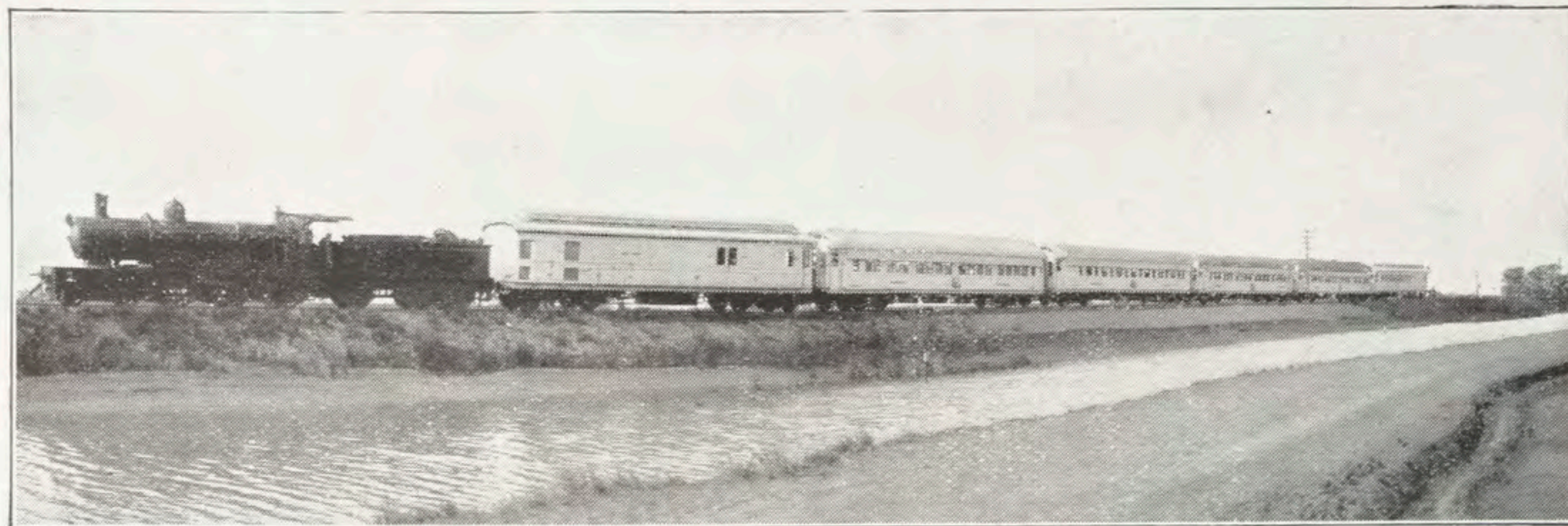
WAGON-RESTAURANT

Alexandrie au Caire

en 3 heures

1^{re} classe : 22 fr. 65

WAGON-RESTAURANT



UN TRAIN DE LUXE

LOUXOR=ASSOUAN ou vice-versa en 6 h. 1/2; 1^{re} classe : 23 francs. WAGON-RESTAURANT

TRAINS A COULOIR WAGONS-LITS & RESTAURANTS

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, DEMANDER AU
SERVICE DE PUBLICITÉ DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ÉGYPTIEN AU CAIRE

LA BROCHURE ILLUSTRÉE

"L'HIVER EN ÉGYPTÉ", envoyée GRATUITEMENT



SE PROCURER LE

Nouveau Guide Illustré : "COMMENT VISITER L'ÉGYPTÉ"
EN VENTE A LA

Librairie HACHETTE, 79, boulevard St-Germain, Paris Prix : 1 fr.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

12 Novembre 1910 • N° 634

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & C^e

Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris • Tél. 528-64-66-68

Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.

Messageries : 56, avenue du Maine.

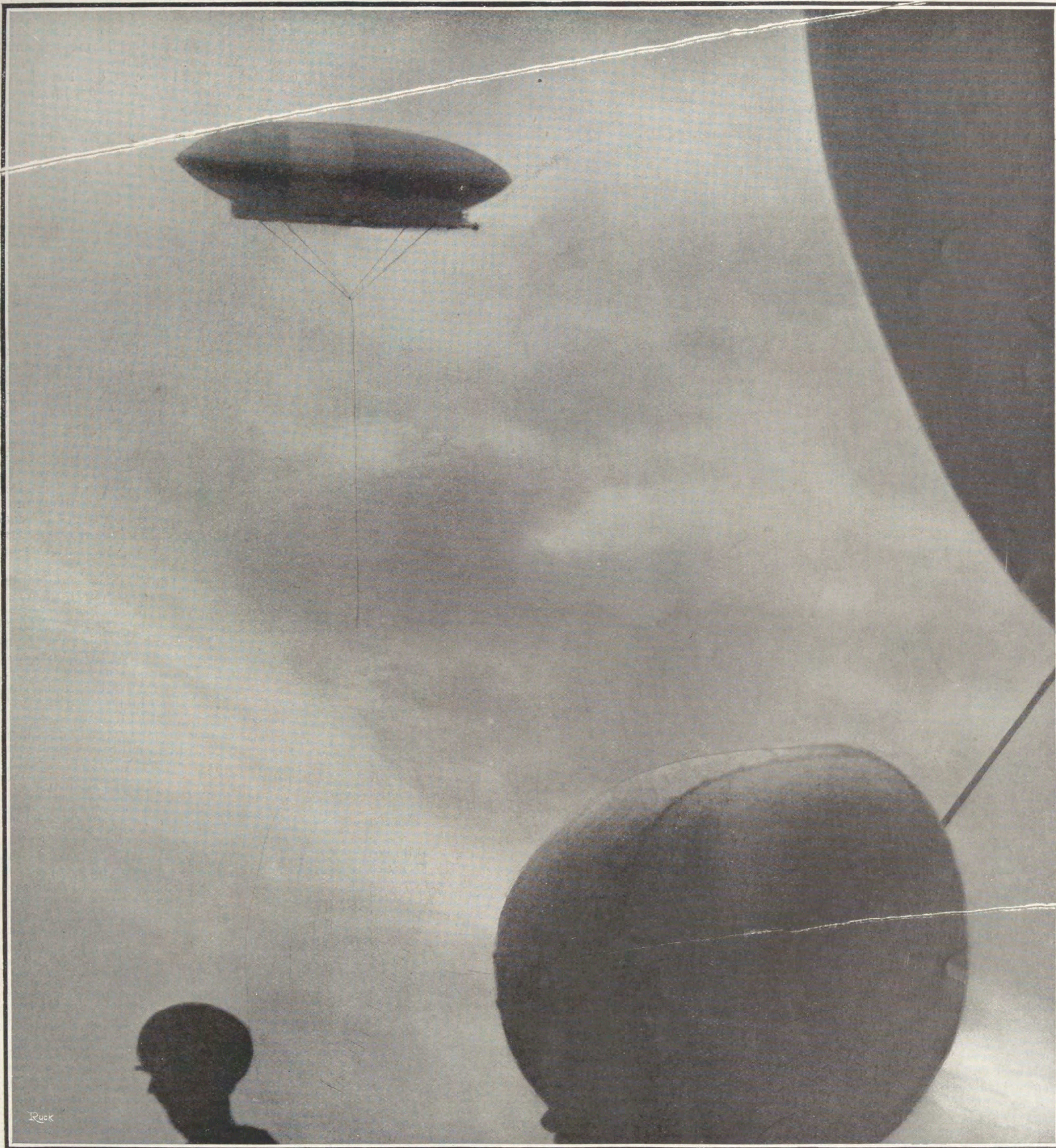
Publicité : HUGUET-MINART & C^e, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.

La page 600 fr.

Encartage.. .. 750 fr.



LE BALLON DE WELLMAN PART POUR L'INCONNU

L'américain Wellman aurait eu l'honneur de battre deux records au cours de sa tentative téméraire : celui de la durée avec 69 heures et celui de la distance avec 1.400 kilomètres environ, s'il n'était constamment resté relié aux flots par son stabilisateur. Notre cliché représente l'enveloppe du ballon, au moment où elle s'échappe dans les airs. La nacelle a été détachée, les passagers ont été sauvés par le steamer Trent, de la Royal Mail Company et tandis que les aéronautes voient s'échapper leur ballon, un marin prend cette très curieuse photographie.

QUAND AURONS-NOUS DES AILES ?

Par C. GRAHAME WHITE

L'excellent aviateur anglais, qui vient de gagner la Coupe Gordon-Bennett, estime que dix ans au moins sont nécessaires avant que l'aviation devienne un mode de locomotion aussi sûr et aussi à la portée de tous que l'automobile.

QUAND volerons-nous tous ? La réponse la plus certaine à cette question est certainement : jamais. Est-ce que nous marchons tous ? Non, puisqu'il y a des enfants qui ne marchent pas encore et des vieillards qui ne marchent plus. Il y a même des hommes qui n'ont jamais marché. Ce n'est pas dans ce sens trop littéral qu'il faut comprendre la question. Mais si l'on me demande, tout le monde volera-t-il, comme tout le monde aujourd'hui fait de l'automobile ? je peux répondre avec certitude : oui ! et dans peu d'années.

Tout le monde aujourd'hui, en effet, fait de l'automobile. Et si le sportsman millionnaire brûle les routes dans une 60-chevaux qu'il a payée 40.000 francs, il n'est pas un homme, si pauvre qu'il soit, qui ne puisse pour deux sous s'offrir un voyage en autobus. Dans ce sens, je n'hésite pas à affirmer que tout le monde pourra voler d'ici dix ans.

Personne n'a plus de confiance que moi dans l'avenir de la locomotion aérienne, mais je me rends bien compte que le type actuel des appareils ne permet pas à tout le monde de les conduire. Les avions d'aujourd'hui présentent vraiment trop de risques. Dans dix ans, nous aurons sûrement des machines dont la sécurité ne dépendra pas d'un caprice du moteur, mais nous ne savons pas du tout ce que seront ces machines. J'estime qu'apprendre à voler et à conduire son appareil sera longtemps encore plus difficile que de conduire une voiture. En principe, on ne peut pas s'apprendre tout seul à voler quoiqu'en réalité, j'ai bien appris tout seul, mais ce doit être une exception.

Voici comment cela s'est passé : J'étais allé à Pau, dans l'intention de prendre des leçons de vol à l'école Blériot. Je m'adressais au grand constructeur lui-même, mais il était tellement occupé qu'il n'avait pas le temps de me donner des leçons. Je patientai ainsi quelque temps, puis un beau jour las d'attendre, je montai sur une machine, et je partis. C'est ainsi que je fis mon premier vol qui dura quarante minutes.

Après être resté pas mal de temps à Pau, où Blériot me construisit une machine, je rentrai en Angleterre pour me préparer à Londres-Manchester. Voici quelque chose qui montre qu'il faut beaucoup d'assurance pour les choses de l'aviation. Je reçus mon nouvel appareil pour ce long voyage, qui était un biplan Farman, le jeudi et je partis le samedi sans avoir eu le temps de faire plus de deux ou trois minutes de vols d'essai.

La conduite d'un avion est surtout une affaire d'adresse ; un peu de disposition pour la mécanique ne nuit pas. Il y a des milliers de conducteurs d'automobiles qui ne conduiront jamais bien. Conduire, qu'il s'agisse d'un cheval, d'une voiture, d'un avion est une question de doigté, c'est moins une question de nerfs qu'on se l'imagine en général. Le sang-froid, naturellement, est nécessaire, car le sang-froid seul permet à l'homme de faire le geste juste au moment qui convient.

On m'a souvent demandé quelle sensation j'éprouve en avion. Cette sensation est double, je ne saurais mieux la comparer tantôt à celle d'un marin à bord d'un bateau à voile, tantôt à celle d'un homme qui serait assis sur un gros tas de gelée.

Il n'y a pas besoin pour voler d'un tempérament spécial. L'idée qu'on se fait généralement dans le public qu'un aviateur est un homme extraordinaire est absolument fautive. C'est pourquoi je persiste à dire que nous volerons tous dans un temps plus ou moins rapproché, car, vienne l'appareil — et je suis convaincu qu'il viendra — il n'y a pas de raison pour que tout le monde ne s'en serve, car il n'y a pas de voyage plus agréable que celui qui se fait par les routes de l'air.

Je suppose qu'après de beaucoup, l'homme



Grahame White

L'auteur de cet article vient de remporter à Belmont-Park, sur son Blériot, la Coupe Gordon-Bennett des avions.

qui vole doit être considéré comme une sorte de toqué. Mais il est certain que quand vous volez, vous ne pensez pas du tout qu'il y ait un danger quelconque. Vous savez bien que si vous commettez la moindre erreur de mouvement, vous êtes un homme perdu, vous savez aussi que vous dépendez entièrement de votre moteur, quoique vous puissiez descendre en vol plané, à condition que vous ne vous trouviez pas au-dessus d'une ville. Il est moins dangereux de voler haut que de voler bas. Si vous volez à 300 mètres, vous avez un cercle assez vaste, si vous êtes obligé d'atterrir subitement, tandis que si vous volez à deux mètres, vous êtes sûr de venir en contact avec le premier obstacle qui se dressera devant vous. Il est plus sûr, également de voler vite que de voler lentement, parce que vous êtes moins impressionné par les remous. Nous n'avons pas encore conquis l'air, et nous ne savons que bien peu de choses sur les courants de l'atmosphère. Mais la plus grande difficulté provient du moteur. Quelque habile que soit un homme, si son moteur s'arrête, ou si l'allumage se trouve coupé, au même moment, il perd la faculté de direction et il descend, car l'avion n'est soutenu en l'air que par la vitesse.

Un des embarras de l'avion est aussi la difficulté de transport, à un point que ceux qui n'ont pas d'avions ne peuvent se figurer. Il n'y a pas plus d'une demi-douzaine de trucks, en Angleterre, assez grands pour porter un Farman entier. Or, c'est un travail très compliqué que de démonter un appareil quand on veut l'expédier par chemin de fer : enlever la

queue, démonter la cellule avant, défaire l'équilibre, retirer le moteur. Tout cela exige des mécaniciens. Celui qui veut s'éviter de travailler par lui-même doit avoir au moins trois mécanos. Pour ma part j'ai constamment une équipe de 15 hommes et ils me suivent partout où je vais en avion.

On comprend, après tout cela, que l'aviation soit un sport de riche. Il faut acheter une machine qui vous coûtera dans les 30.000 francs ; avoir une équipe de mécaniciens, un hangar, du terrain à votre disposition. Si vous en louez un à Brooklands, cela vous coûtera 2.500 francs par an. Si vous voulez voyager, vous aurez des frais de démontage, de chemin de fer pour ramener l'appareil. Quand vous êtes en l'air, vous ne dépensez que le pétrole et l'huile, mais il faut toujours prévoir le bois cassé à l'atterrissage. Dès à présent, en dépit des difficultés et des dangers même que présente la locomotion aérienne, je ne vois pas de limite aux utilisations de l'avion.

Comme engin militaire, j'estime que l'avion est destiné à mettre fin à la guerre. De fait, dans mes vols au-dessus de la mer, j'ai tenu les vaisseaux de guerre à ma merci. En passant au-dessus de notre flotte, je suis certain que j'aurais pu, si j'avais voulu, jeter une bombe sur le pont du *Dreadnought*. Bien plus, quand je volais à 300 mètres au-dessus de la flotte à Torbay, j'aurais pu prendre un relevé exact de la position des navires et de la côte avec ses défenses derrière eux, ce qui montre combien l'avion serait utile pour reconnaître les positions de l'ennemi en cas de guerre. Je dois ajouter que si la flotte avait été une flotte ennemie, j'aurais pu monter beaucoup plus haut, ce qui m'aurait permis de découvrir plus loin et m'aurait mis complètement hors de portée des canons des vaisseaux.

Mon opinion est qu'il nous faut une puissante flotte d'avions militaires pour le service d'éclaireurs, de relevés topographiques et de transports de dépêches. Pour le service d'éclaireurs, le monoplan sera préféré au biplan comme plus transportable. Les Allemands ont construit un canon contre les navires de l'air. Mais quel engin meurtrier peut redouter un avion qui passe à 600 mètres d'altitude et à 100 milles à l'heure ? (1) Et nous dépasserons sous peu cette vitesse. Je nous vois bien circulant dans les airs à 200 milles à l'heure et plus la vitesse sera grande, moins l'effet des vents se fera sentir.

Il y a une expérience qui me tente et que je voudrais bien pouvoir essayer. Je suis sûr qu'à 300 mètres, je peux jeter une bombe sur le pont d'un *Dreadnought*. Je me fais fort également d'atterrir sur le pont d'un navire de guerre marchant à 20 milles à l'heure ou à peu près et d'en repartir. Ensuite, les autorités militaires reconnaîtront sans doute que l'avion peut rendre des services en cas de guerre.

Dans le domaine du commerce, le champ de l'avion est, pour le moment, très limité. Mais l'heure n'est pas loin où les facteurs nous apporteront nos lettres par les voies de l'air.

Quand nous aurons tous des ailes, la vie des douaniers sera remplie d'amertume. La contrebande sera devenue une nouvelle science que les premiers auront bien de la peine à égaler. Déjà avec les machines existantes, un aviateur dénué de scrupules pourrait introduire en Angleterre assez de cigares, de dentelles ou d'autres objets légers soumis aux droits pour faire fortune en quelques mois.

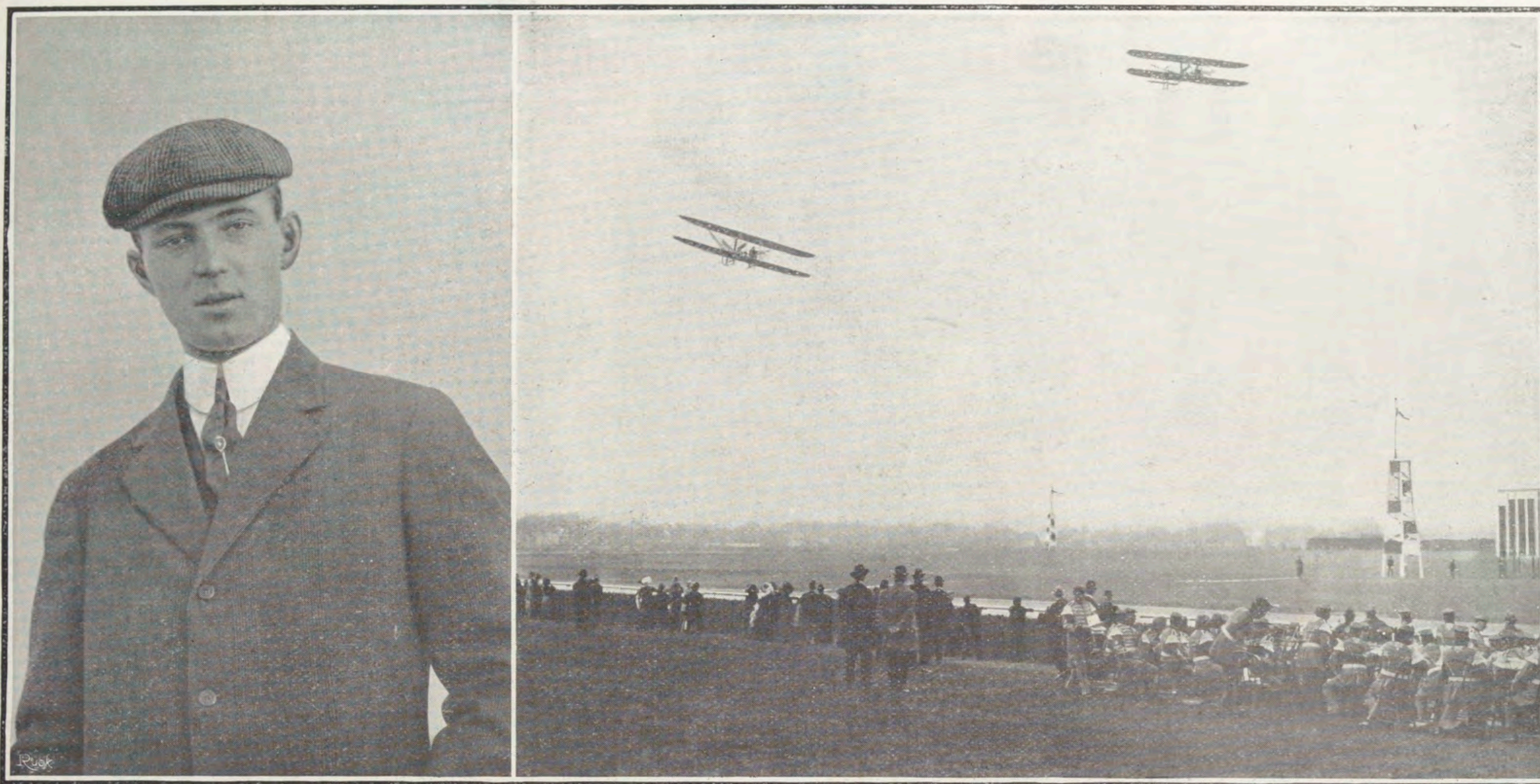
Je n'ai aucune idée de ce que pourront être les appareils de demain. Je n'aime pas prophétiser à tort et à travers. Mais vous pouvez être sûr que si je ne voyais pas un avenir doré devant l'avion, je n'aurais pas jeté, je ne dirais pas à l'eau, mais en l'air, tant de précieuses guinées pour ma petite flottille aérienne.

C. GRAHAME WHITE.

(1) 160 kil. 932.

BATTUS MAIS VICTORIEUX

Si Leblanc a succombé, la France remporte quand même une victoire dans la Coupe Gordon-Bennett, puisque le vainqueur, Grahame White, montait un appareil entièrement conçu et construit en France



Brookins.

L'ancien recordman du monde de la hauteur ne se classa pas dans la Coupe Gordon-Bennett.

Johnstone et Hoxley en vol.

Hoxley s'est classé premier de la totalisation des durées avec 7 h. 28 m. 21 s. devant Johnstone, recordman du monde de la hauteur, qui vola 4 h. 47 m. 44 s.

Le sport français battu, mais l'industrie française victorieuse. Ainsi pourrait se résumer en quelques mots cette deuxième Coupe Gordon-Bennett des aéroplanes qui vient de se disputer à Belmont-Park près de Saint-Louis, aux Etats-Unis.

A l'inverse, en effet, de la Coupe Gordon-Bennett des automobiles dont le règlement prévoyait que les voitures devaient être entièrement construites dans le pays dont elles portaient les couleurs, aucune restriction de ce genre n'a été faite pour l'épreuve des aéroplanes, en sorte que la plupart des concurrents montaient des appareils français. En particulier Grahame White, qui sortit vainqueur de l'épreuve, montait un Blériot, muni d'un moteur français et d'une hélice française. Nous avons donc raison de dire que battue, la France était néanmoins victorieuse.

Ce fut d'ailleurs une épreuve curieuse à bien des points de vue que cette coupe Gordon-Bennett américaine. Et elle n'est pas faite pour nous donner une haute idée de l'esprit sportif des Américains, qu'on nous représente partout comme des sportsmen. Et combien, au contraire, ils sont loin de l'être. Athlètes remarquables, certes, ils nous en ont donné la preuve, mais sportsmen, je le nie. Il suffit de voir de quelle façon fut accueillie là-bas la victoire de Johnson pour se rendre compte combien les Américains sont totale-

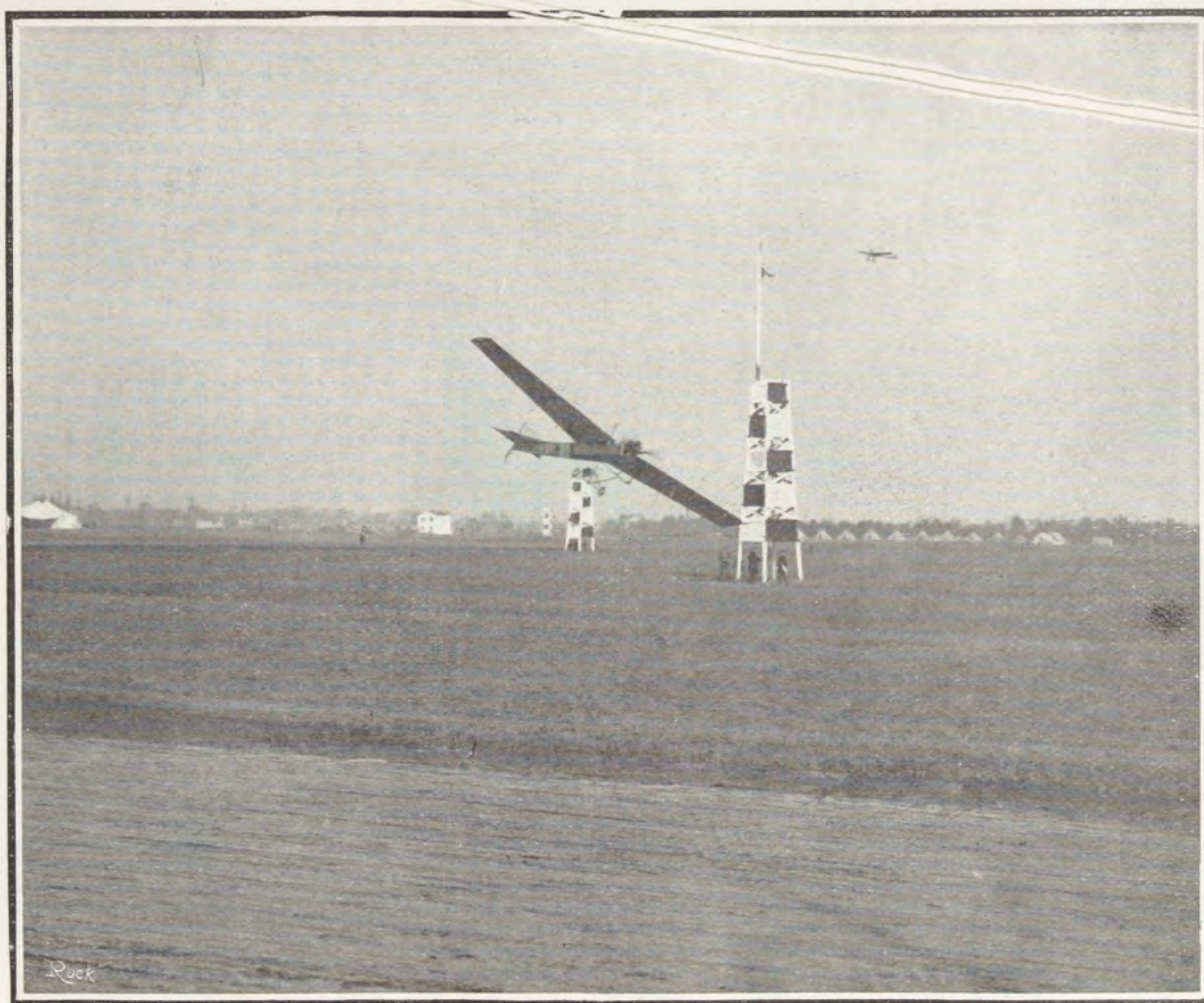
ment dénués de l'esprit sportif. Mais ce qu'ils possèdent au plus haut point, c'est l'esprit commercial qu'ils retrouvent dans toutes les circonstances de la vie. La doctrine de Munroë qui leur est chère, ils l'utilisent en sport comme en politique. La Coupe offerte par un Américain ne peut revenir qu'à l'Amérique, et une fois quelle

y est retournée, il faut par tous les moyens empêcher qu'elle n'en sorte. On sait quel moyen ingénieux ils avaient trouvé pour empêcher Leblanc engagé dans les deux Coupes de prendre part aux deux épreuves. Ils les avaient simplement fixées à deux jours de différence, en sorte que notre meilleur représen-

tant allait être contraint de choisir entre les plus légers ou les plus lourds que l'air. La deuxième épreuve fut reculée, mais insuffisamment, et Leblanc, se voyant entraîné par les vents vers les forêts lointaines du Canada, descendit ayant encore du lest et des provisions, mais craignant de ne pouvoir regagner Saint-Louis en temps utile.

Ce fut ensuite le refus d'admettre Aubrun ou Simon comme représentant de la France. Il est vrai qu'on avait bien boycotté Curtiss, tenant de la Coupe, fait sans précédent dans aucun sport. Et la piste, que tous les aviateurs s'accordent à reconnaître dangereuse et toutes les petites tesses dont les étrangers eurent à souffrir dès le début! Malgré tout cela, et malgré aussi la présence des nouveaux Wright que Wilbur déclarait invincibles, la victoire, on le sait, faillit bien rester à l'excellent Leblanc qui battit jusqu'au dernier tour tous les records. Consolons-nous, puisqu'avec l'Anglais Grahame White, nous l'avons dit, c'est encore la France qui est victorieuse.

M. V.



Latham dans la Coupe.

Latham ayant coupé le pylône à angle dangereux faillit heurter la tribune du jury et se retira de la lutte, étant en retard sur les temps de Grahame White. Au fond, Grahame White sur son Blériot.

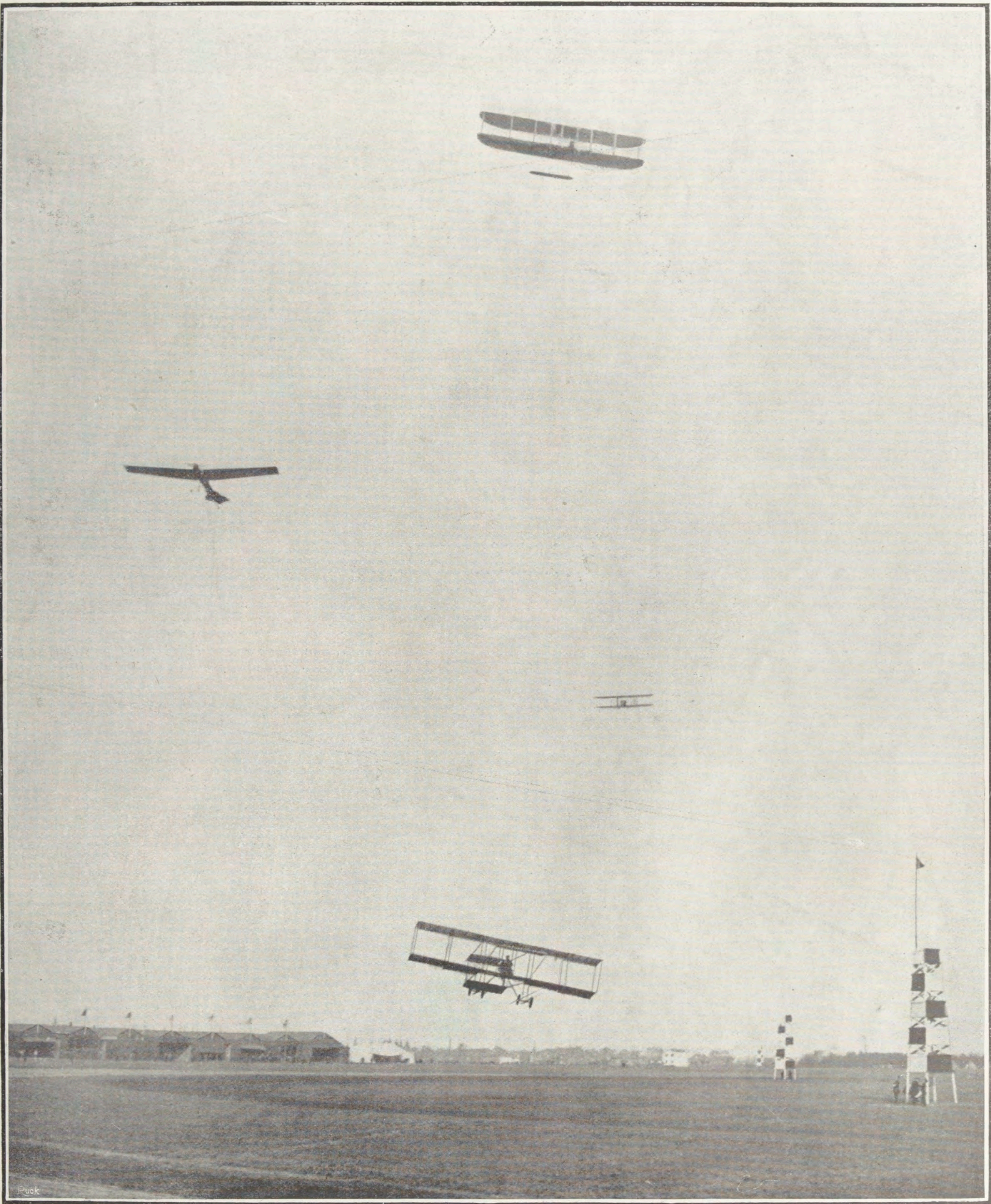
Ceux qui regardaient à Belmont-Park



A TRAVERS LES RANGS DES SPECTATEURS

1. Les policemen dédaignent le service d'ordre pour observer les évolutions des appareils. — 2. Miss Elenor Sears, journaliste américaine connue, avant de monter avec Grahame White signe un papier qu'exige l'A. C. Américain. Elle s'engage à ne pas réclamer de dommages-intérêts en cas d'accident. — 3. Les trains devaient avoir du retard à en juger par l'intérêt qu'attachaient les employés aux prouesses des aviateurs. — 4. Miss Elenor Sears et son frère. — 5. Harry Hawkins et sa femme.

AU MEETING DE BELMONT-PARK



UN BEAU VOL DE QUATRE AEROPLANES

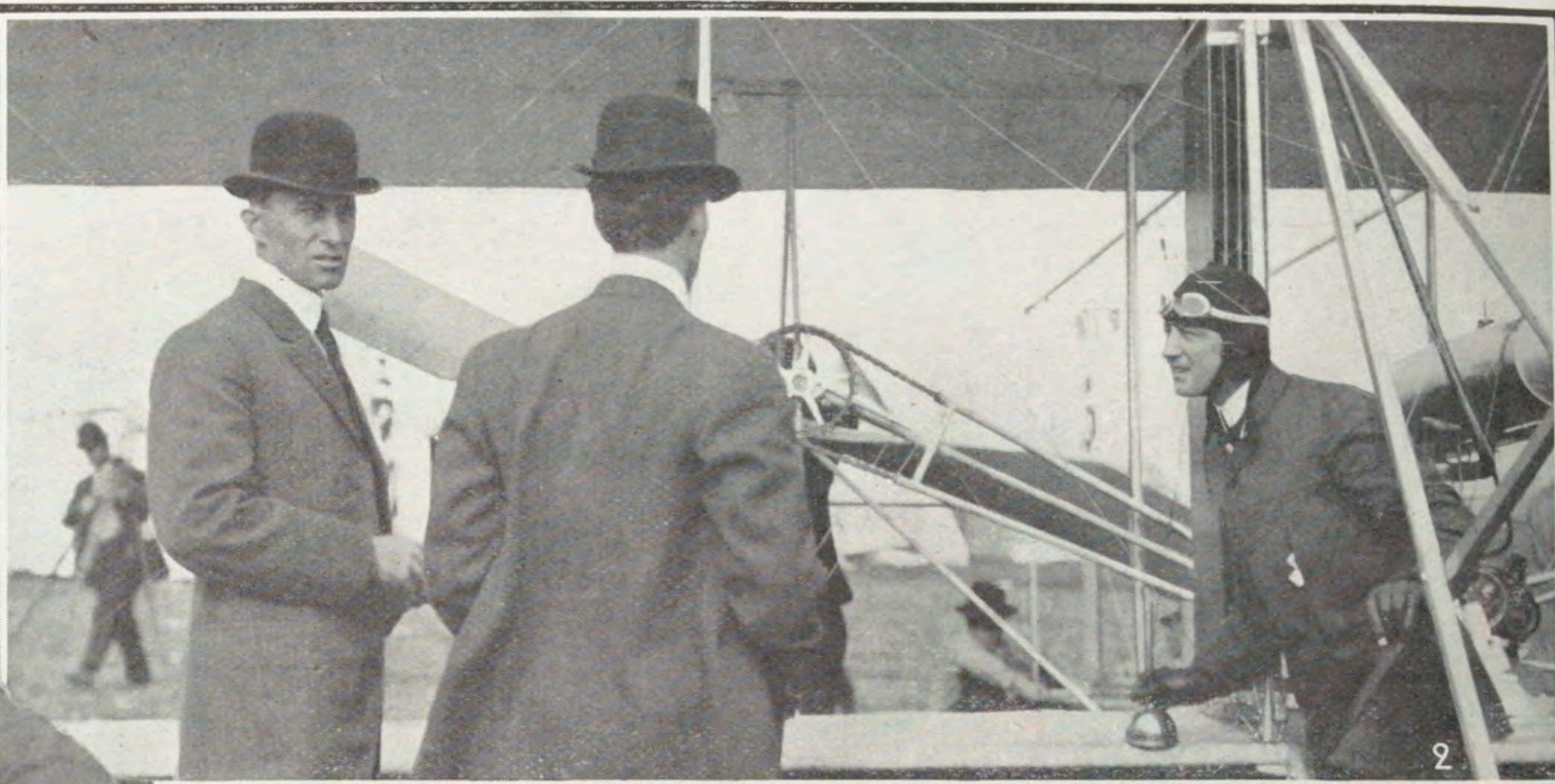
Sur cette photographie volent en même temps Grahame White, sur son Farman, Latham, Johnstone et Hoxley. Hélas! le temps ne fut pas toujours clément et le vent empêcha souvent les aviateurs de sortir. D'ailleurs le premier du Prix de la Totalisation des Durées, Hoxley, ne put mettre à son actif que 7 h. 29 m. 21 s. de vol, devant Johnstone avec 4 h. 47 m. 44 s. et Latham, 3^e avec 4 h. 11 m. 20 s. Celui qui a gagné le plus au cours du meeting est Moisant qui remporte 79.000 fr. précédant Grahame White avec 66.000 fr., Hoxley, Johnstone, Latham, Aubrun, Mac Curdy, etc.

AUTOUR DU MEETING DE BELMONT-PARK



Johnstone.

Johnstone qui a battu le record du monde de hauteur avec 2.960 mètres.



Johnstone et les frères Wright.

Wilbur et Orville Wright viennent féliciter Johnstone après son record de hauteur de 2.960 mètres qui dura 3 h. 15.



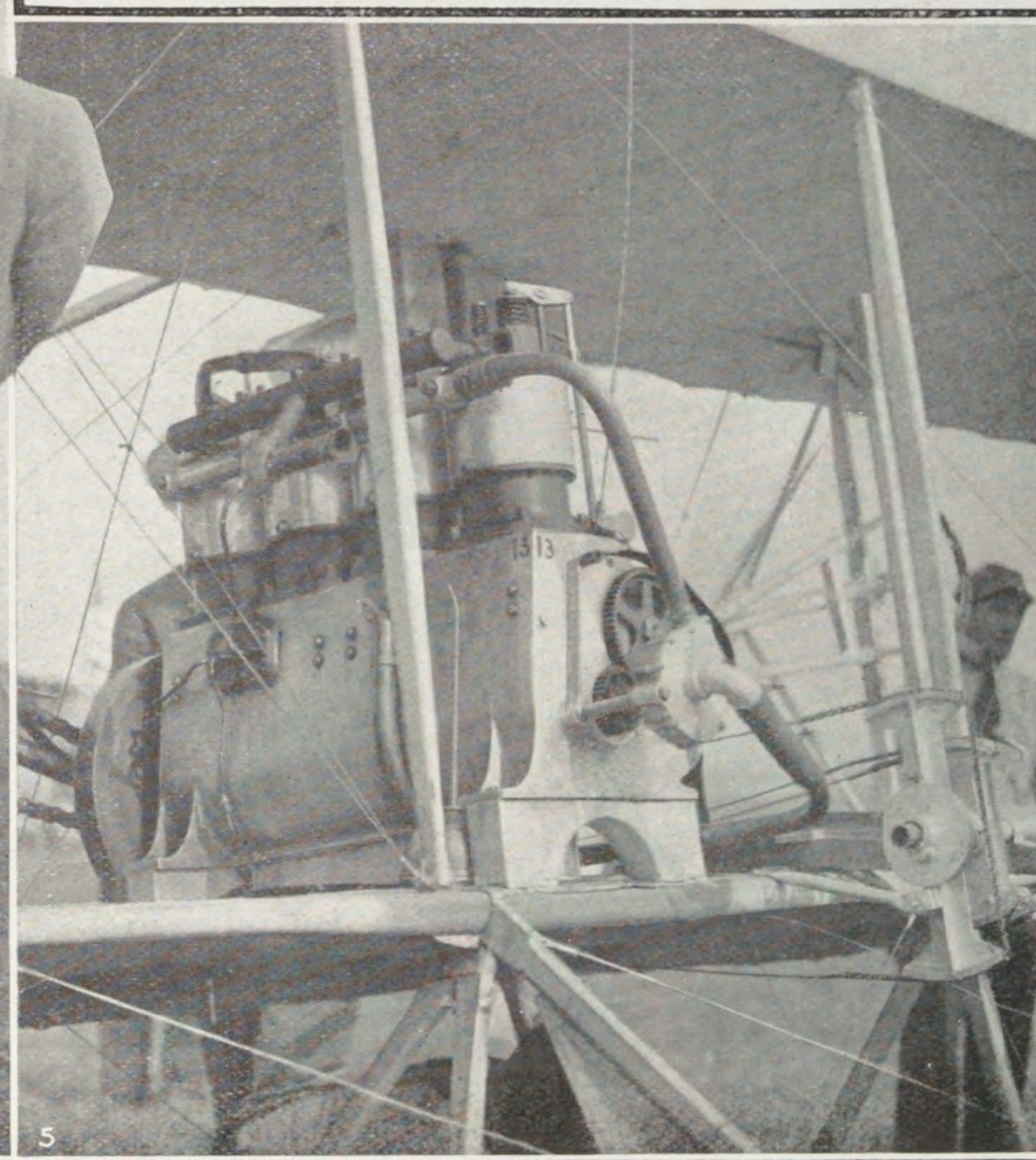
Le nouveau Curtiss.

Le nouvel appareil de course établi par Glenn Curtiss pour la Coupe Gordon-Bennett. On sait qu'il n'y prit pas part.



Le nouveau Wright.

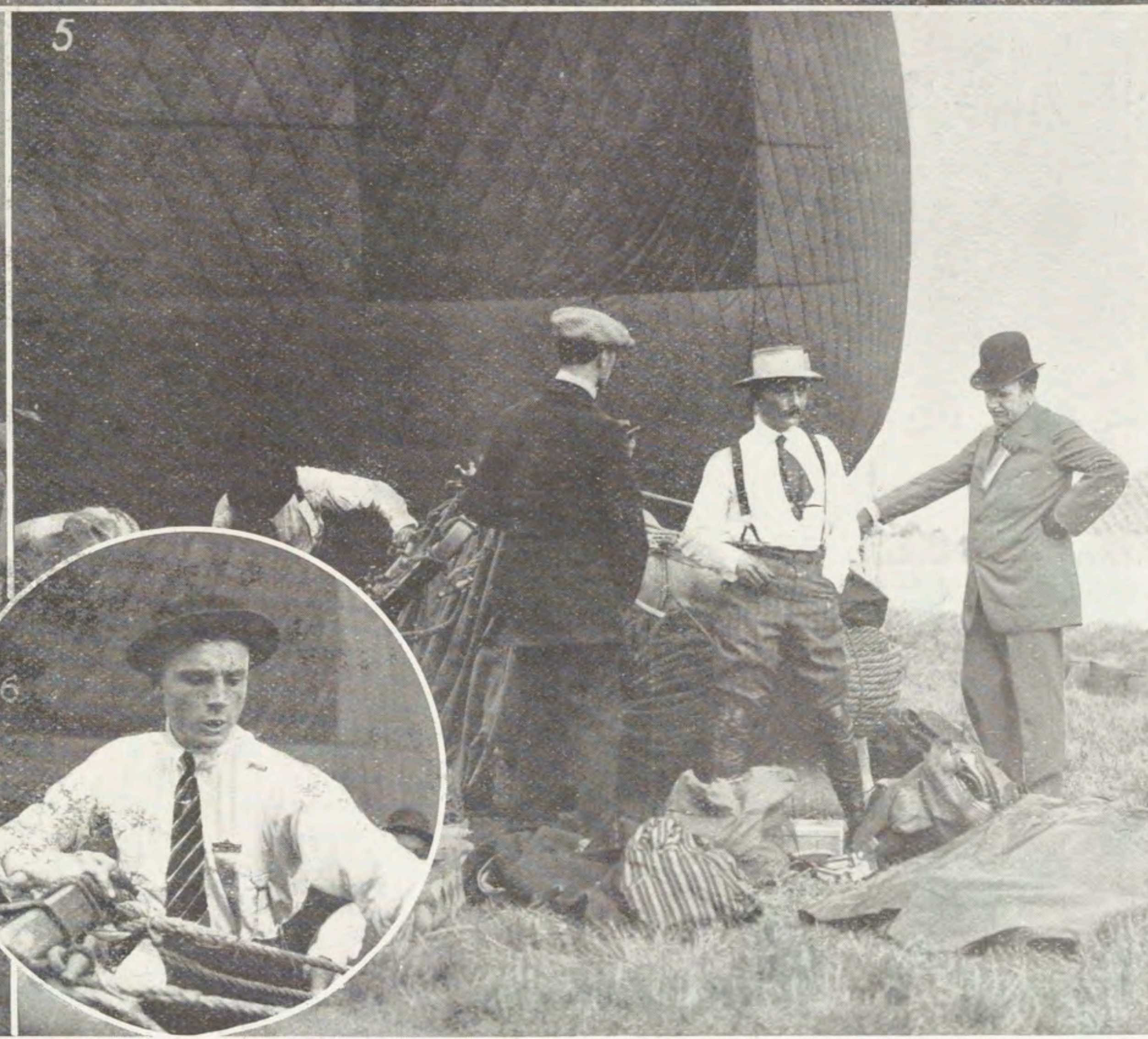
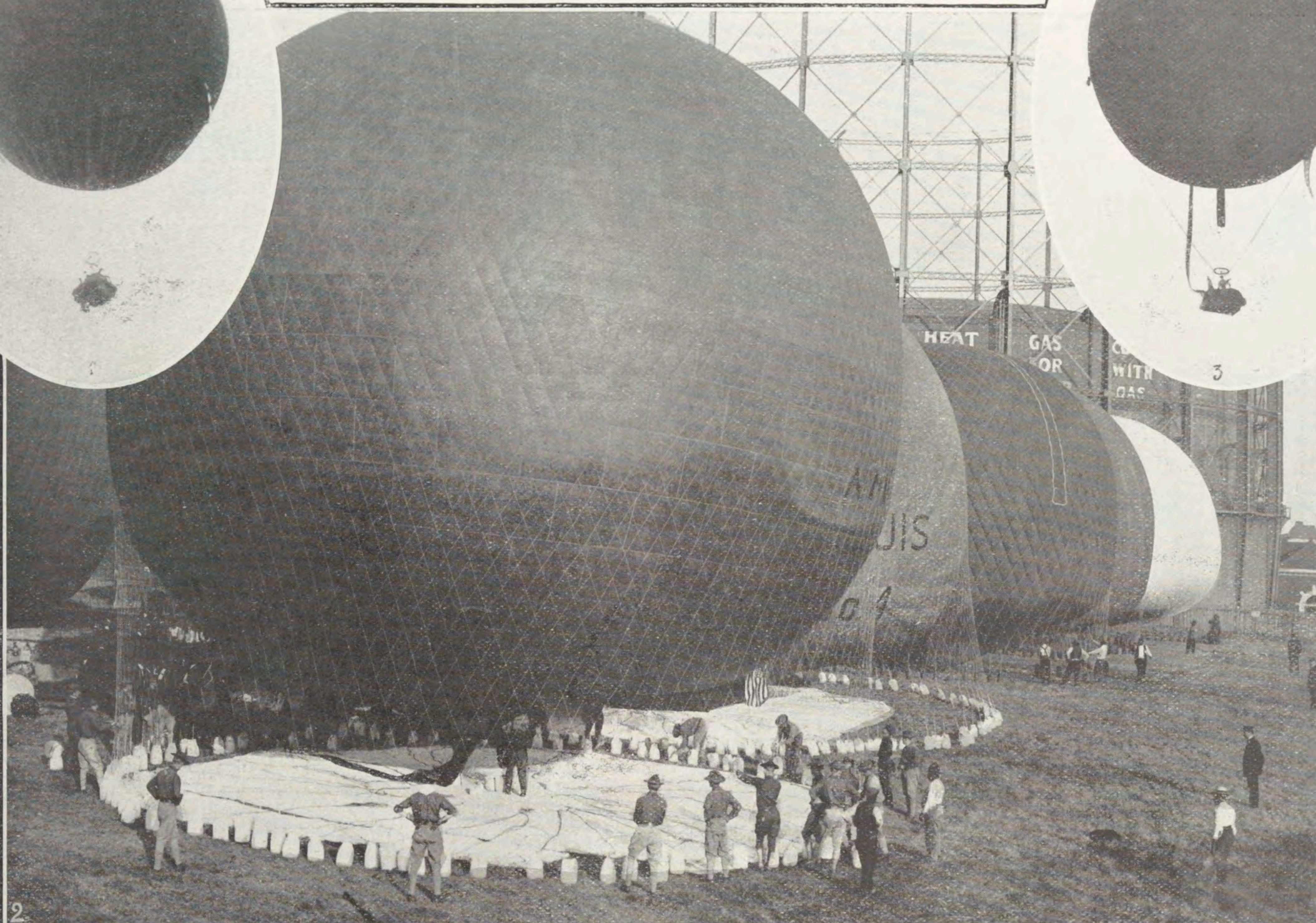
Le nouveau biplan Wright qui n'a pas fourni les prouesses annoncées. En médaillon, Drexel qui prit l'initiative d'une pétition contre l'A. C. d'Amérique pour les illégalités commises par les organisateurs.



Le nouveau moteur du Wright.

Les frères Wright avaient prétendu que tant qu'un de leurs appareils resterait sur le terrain de la course, la Coupe Gordon-Bennett ne leur échapperait pas. Leur biplan ne put rivaliser de vitesse avec les Blériot.

La Coupe des Sphériques



1. Le Hamburg (Allemand), piloté par M. Assmann, classé cinquième avec 1.279 kilomètres. — 2. Les départs de la Coupe Gordon-Bennett des sphériques : au premier plan le gonflement de l'America II (Américain) vainqueur de la Coupe avec 2.148 kilomètres (record du monde). Pilote : M. Hawley. — 3. L'Ile-de-France (Français), septième avec 1.166 kilomètres. Pilote : M. Alfred Leblanc. — 4. M. Honeywell et son aide, J. W. Tolland, pilotes du Saint-Louis, classé huitième. — 5. M. de Mumm, aide de Leblanc. — 6. Alfred Leblanc, avant le départ.

La Vie au Grand Air

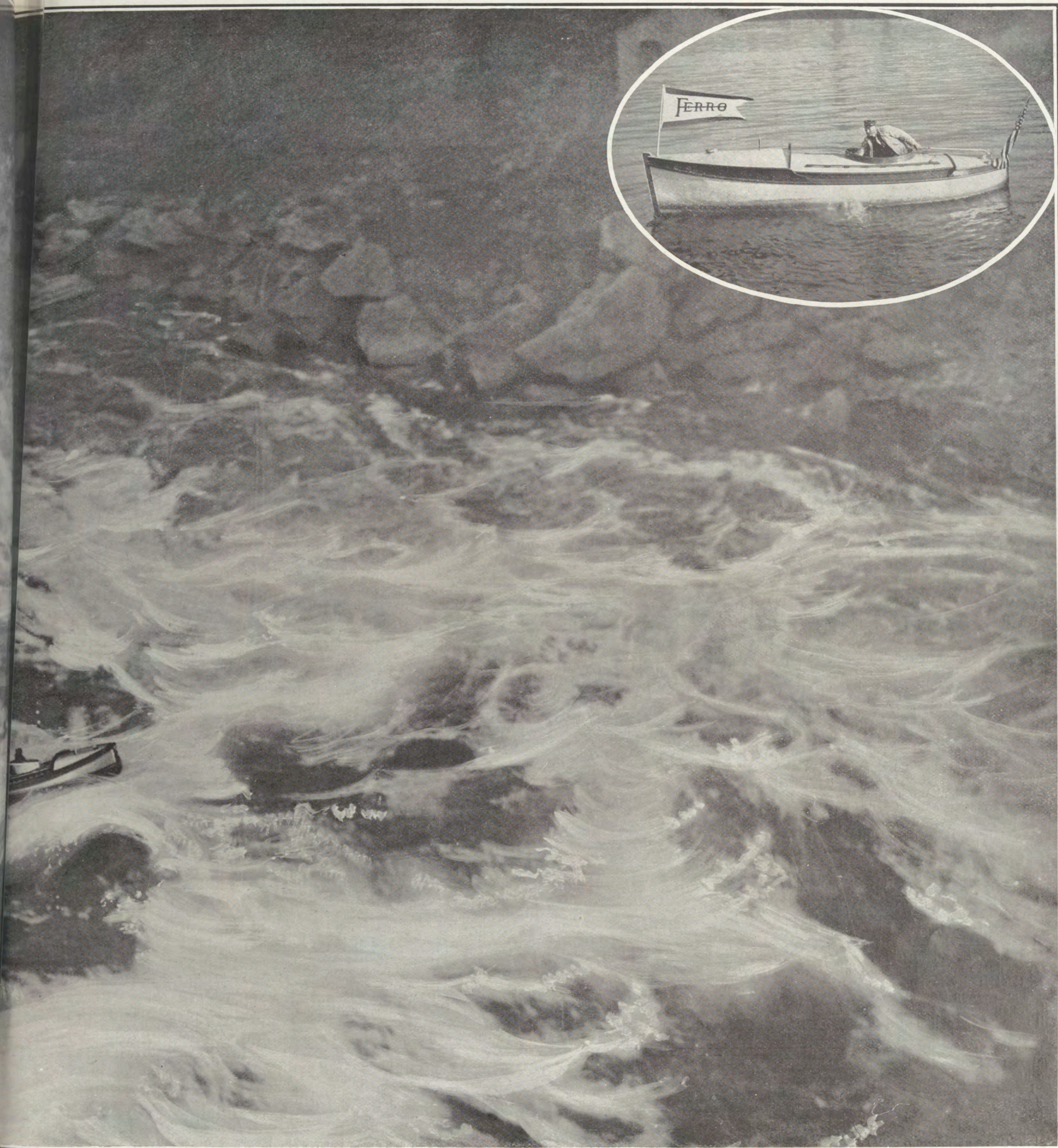
LA TRAVERSÉE DES RAPIDES D



LE CAPITAINE LARSEN PARMI LES RAPIDES

Le capitaine Klaus Larsen vient de traverser avec succès les terribles rapides du Niagara dans un petit canot automobile de 18 chevaux muni d'un moteur Ferr. Quoique son esquif ait été à plusieurs reprises projeté à vingt pieds au-dessus de la surface de l'eau et qu'il se soit même une fois complètement retourné, le pilote réussit son exploit sans se blesser et arriva juste 33 minutes après son départ des chutes du Niagara, à 2 kilomètres au-dessus de Lewiston. Le prix que disputa Larsen au péril de sa vie était seulement une Coupe d'or de 2.500 francs offerte par la Pinton Publishing Co. D'ailleurs, le président de cette Société, M. Joh

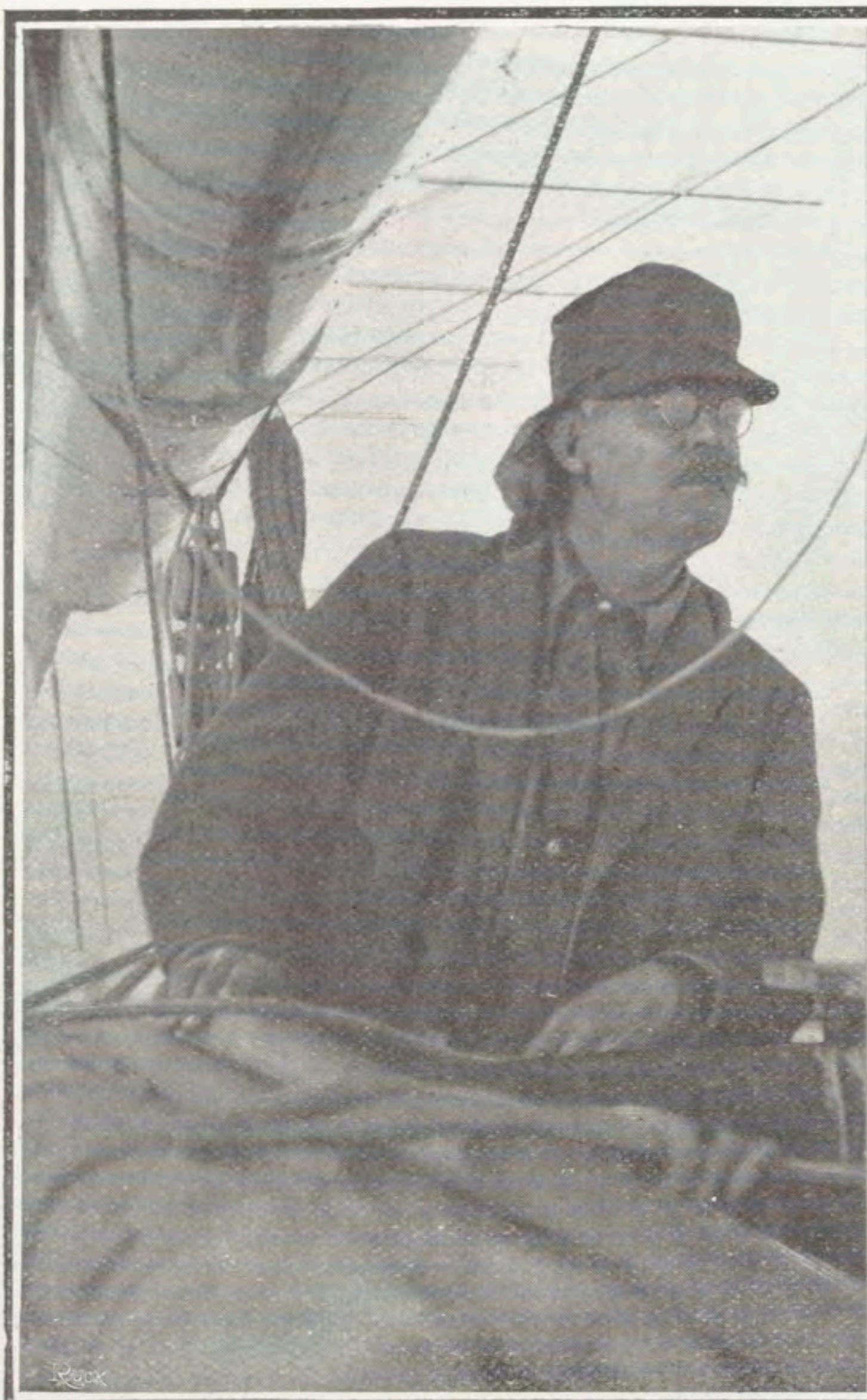
NIAGARA EN CANOT AUTOMOBILE



OUILLONNANTS APRÈS LE GOUFFRE DU NIAGARA

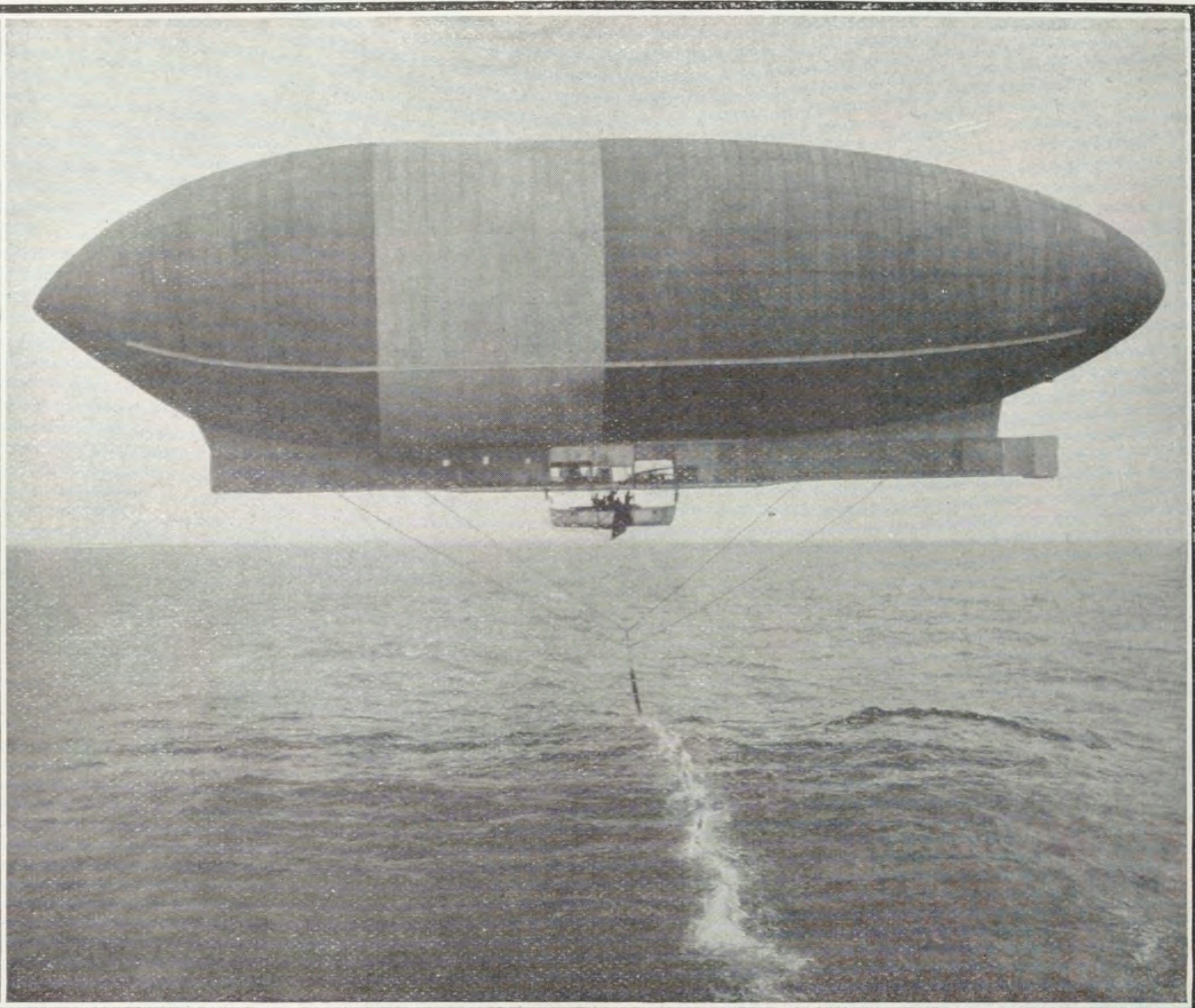
A. Pinton, ne voulut la lui remettre qu'après avoir fait une enquête prouvant que le capitaine s'était bien soumis au règlement. Dès le départ, le canot filait à une vitesse d'un mille à la minute, alors que le moteur ne donnait qu'une force de huit milles à l'heure. « Je recommencerai bientôt, a déclaré le capitaine Larsen, lorsqu'il toucha terre. Maintenant, je sais combien cette tentative est périlleuse, je la réussirai mieux une autre fois. A un moment, je fus envahi par un remous, je croyais que mon embarcation était brisée. Ma jambe était meurtrie et ma main déchirée, mais j'avais autre chose à faire qu'à penser à ces contusions. »

LA TENTATIVE DE WELLMAN



Wellman à bord du Trent.

Wellman se rappelle non sans émotion qu'il vient d'échapper à la mort d'une façon providentielle.



L'America et son stabilisateur.

La marche du dirigeable ne pouvait être que ralentie par le stabilisateur qui traînait dans la mer et devait imprimer de violentes secousses à la nacelle.

Wellman après avoir échoué dans sa tentative de voyage au Pôle Nord en dirigeable

WELLMAN n'a qu'un objectif, semble-t-il : étonner le monde par des entreprises impraticables. Et si nous devons rendre hommage à son énergie et à son courage, nous sommes bien obligés, cependant, de regretter qu'il ne mette pas ces qualités au service de tentatives plus probantes et plus réalisables. Il avait essayé d'aller au Pôle Nord en dirigeable. Malgré deux hivernages, il ne réussit pas à s'élever. Il abandonna cette idée et se tourna d'un autre côté. Ce qu'il n'avait pu faire au-dessus des glaces, il le tenterait au-dessus des flots. Il viendrait d'Amérique en Europe en auto-ballon.

Il fit alors construire l'*America*. Long de 70 mètres et d'un diamètre maximum de 16 mètres, le dirigeable, cubant 10.000 mètres, était gonflé à l'hydrogène. Deux moteurs de 90 chevaux l'actionnaient. La nacelle, composée de 7 compartiments, était en acier étiré. Elle avait 45 mètres de long et était suspendue à des câbles d'acier. Sous la nacelle, se trouvait un réservoir de 45 mètres et de 60 centimètres de large. Il était divisé en dix compartiments, contenant chacun 500 litres d'essence. Les deux moteurs actionnaient 4 hélices. Le guide-rope était formé de 30 cylindres d'acier creux, reliés par des joints à la cardan. Ils étaient remplis d'essence et traînaient à la surface de la mer régularisant le mouvement d'ascension ou de descente du ballon.

Tels sont les renseignements techniques sur ce curieux appareil. On est étonné que pour un tel voyage, Wellman se soit contenté de deux moteurs de 90 chevaux alors que M. Adolphe Clément pour son raid La Motte Breuil Londres n'avait pas hésité à adopter deux moteurs de 135 chevaux.

La tentative était vouée à l'insuccès. A aucun instant on ne pouvait même se poser la question : « Réussira-t-il ? » La seule qui venait



Un curieux document.

Cette photographie a été prise du ballon au moment où le Trent venait sauver l'équipage.

n'a pas été plus heureux dans l'essai de la traversée de l'Atlantique

à l'esprit était : « Wellman se tuera-t-il ou sera-t-il sauvé ? » Or, par un hasard providentiel, l'équipage fut retiré sain et sauf de sa position critique. Et quelle admiration ne devons-nous pas avoir pour ces hommes qui ne craignent pas de confier leur existence à l'auteur de cette expédition ! Non seulement Wellman a échappé à un désastre parce qu'il a été entraîné hors de l'itinéraire des transatlantiques, mais encore parce qu'il s'est trouvé enveloppé dans l'ouragan qui a dévasté Cuba et ruiné la côte de Floride. Il a eu la chance invraisemblable, alors qu'il était à 550 milles au Sud de la direction primitivement suivie, de rencontrer un steamer dans un endroit où ne passent des bâtiments que deux fois par semaine.

C'était le *Trent* de la Royal Mail Company qui recueillit Wellman et ses cinq compagnons. Et le sauvetage ne fut pas facile. Il fallut rapprocher le ballon, détacher la nacelle, faire monter l'équipage dans un canot et donner son vol à l'enveloppe qui partit vers des lieux inconnus. Peut-être la retrouvera-t-on un jour ?

Wellman s'est déclaré enchanté de son voyage. Il a trouvé que ses compagnons s'étaient conduits comme des héros, d'autant plus que chaque fois que l'un d'eux s'endormait, c'était avec l'intime conviction qu'il se réveillerait dans les flots.

Et certes rien ne prouve mieux l'inanité de la tentative. Pourquoi essayer un voyage aussi absurde puisque impossible ? Il faut espérer que Wellman sera guéri cette fois, car dans chacun de ces essais ce n'est pas seulement son existence qu'il risque. Il doit penser également à celle des pauvres malheureux qui le suivent avec confiance. Le sport n'exige pas des entreprises impraticables. Il y a assez de victimes pour le progrès, il est inutile d'aller de gaité de cœur au-devant de la mort.

JACQUES MORTANE.

LA FIN D'UNE ÉQUIPÉE



L'équipage est sauvé.

Le steamer Trent a envoyé une barque recueillir l'équipage. Elle revient avec tous les passagers sains et saufs.

Wellman monte sur le Trent.

L'auteur de la tentative qui semble actuellement impossible franchit les échelons de l'échelle de corde qui va l'amener en lieu sûr.

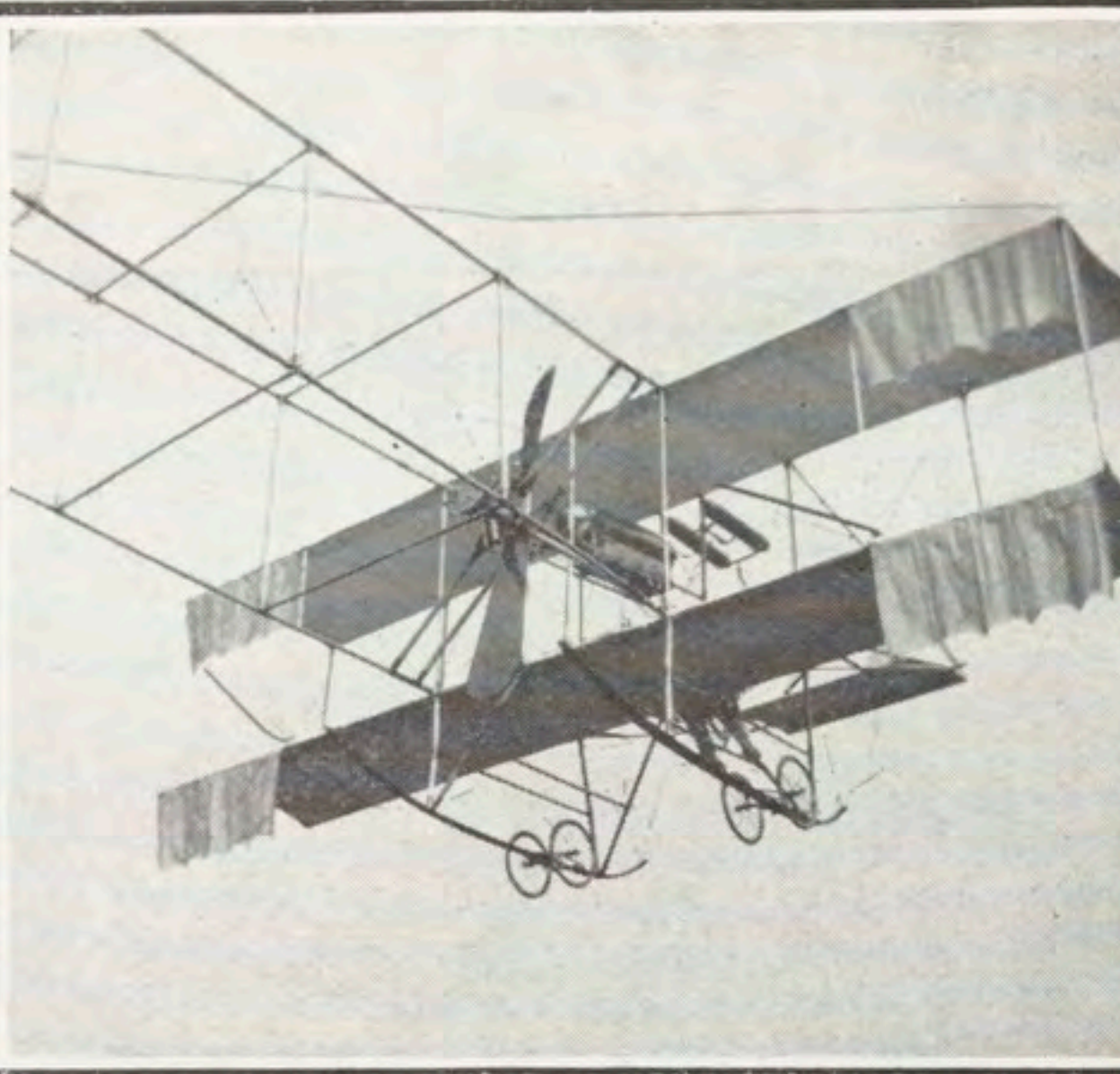


Après le sauvetage.

Cette photographie représente les passagers qui avaient eu l'héroïque courage de prendre place dans la nacelle de l'America. Personne ne manque à l'appel, même pas le chat porte-bonheur que Wellman avait tenu à emmener dans son expédition.



Au Vélodrome d'Hiver, Friol a battu Ellegaard et Dupuy dans le Grand Prix d'Ouverture.



Réduction au 1/10 du biplan Henry Farman. Surface portante 8 mq. Long. 2 m. 20. Poids 5 kgs.



Départ du challenge Cagninacci, gagné par Lizandier, couvrant les 9 kil. 338 m. en 33 m. 33 s. 1/5.



Le R. C. F. bat le Sporting Club de Vaugirard au Polo de Bagatelle par 16 points à 9. (3 essais et 2 buts contre 3 essais.)



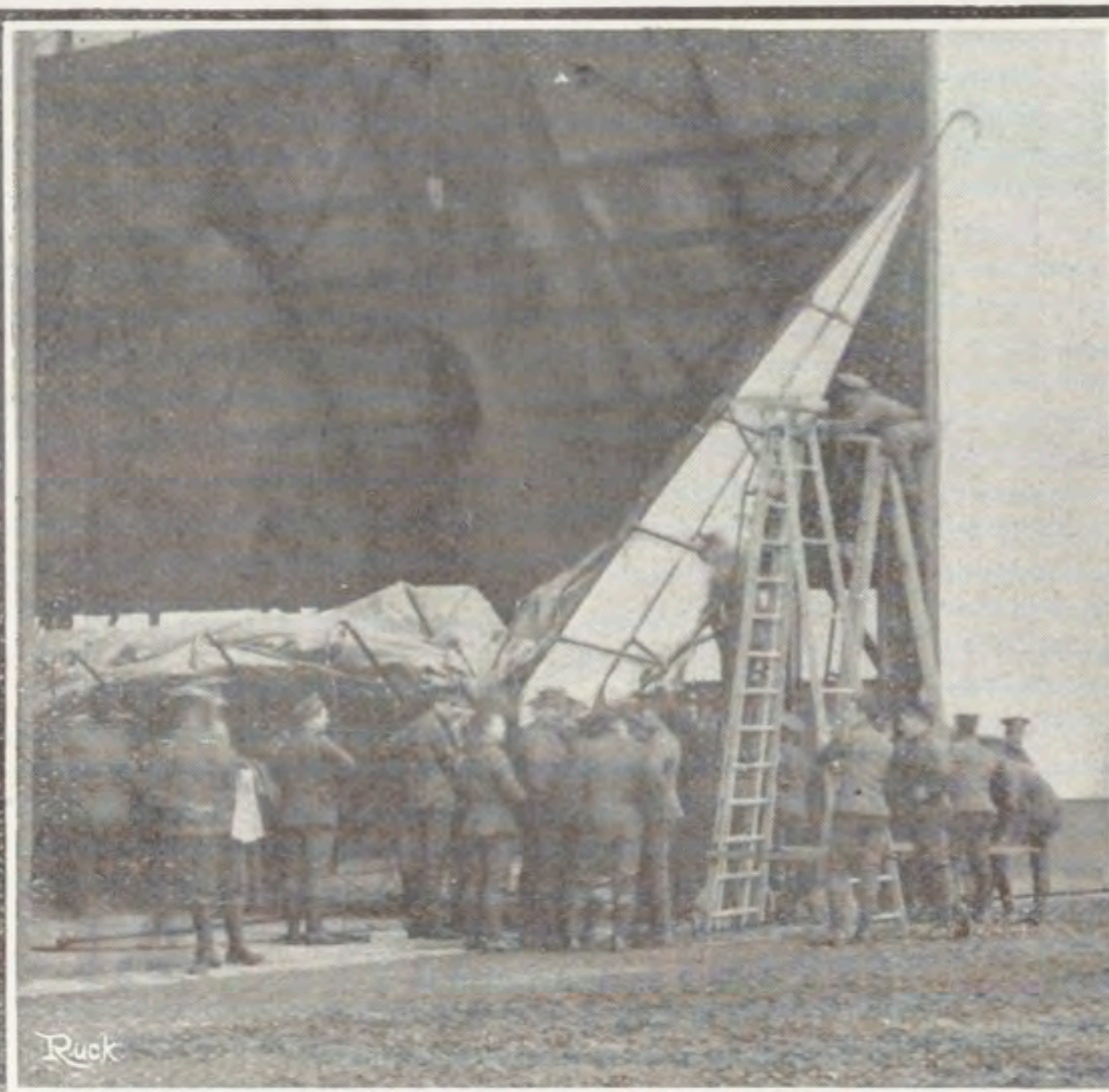
Le général Roques qui vient d'être nommé inspecteur général de l'Aéronautique militaire.



Le lieutenant Saglietti, qui vient de trouver la mort dans un accident d'aéroplane.



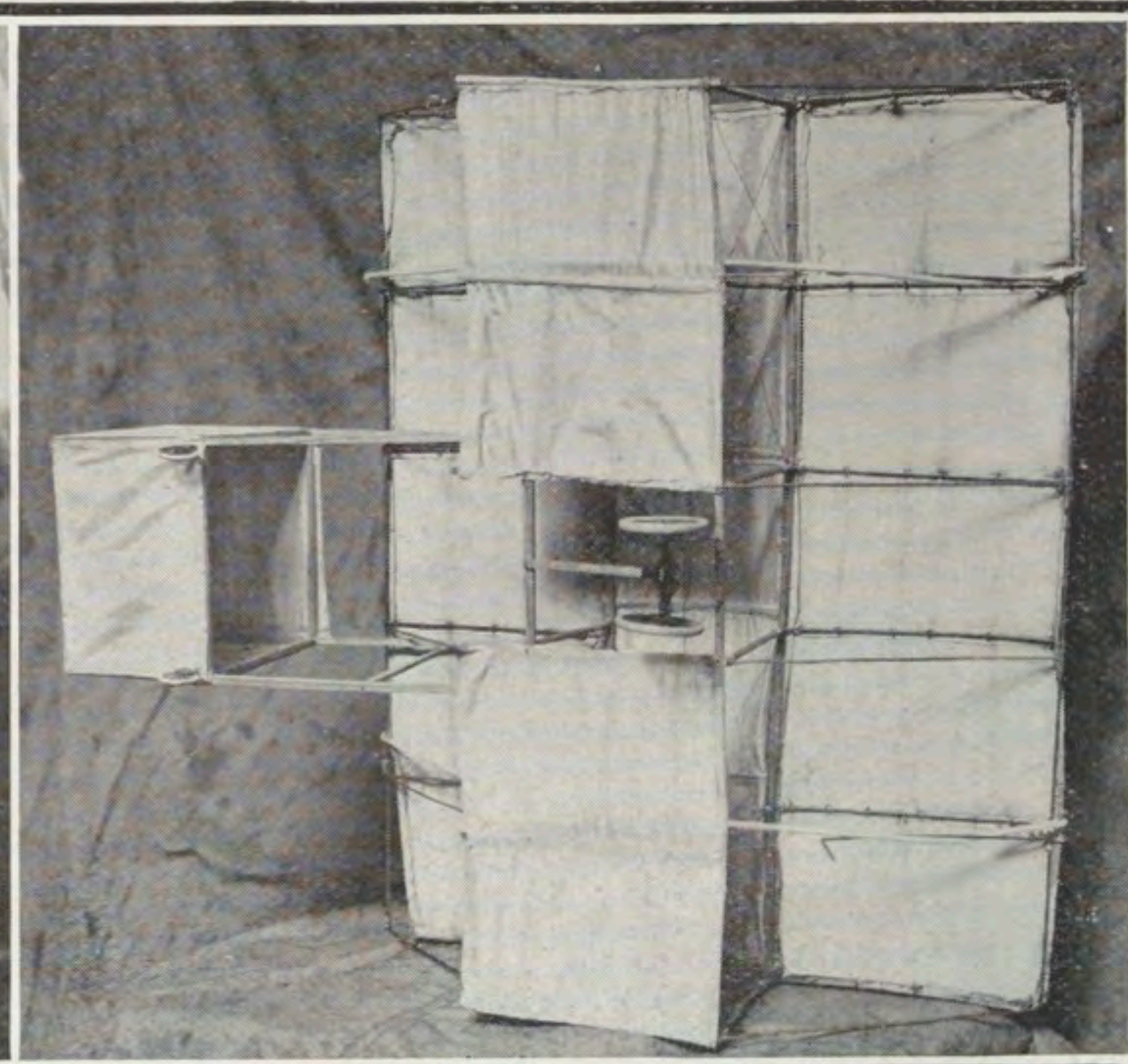
Au Vélodrome du Parc des Princes, le Stade bat le Cercle Amical par 15 points à 5. (3 essais et 3 buts contre 1 essai et 1 but.)



Le « Morning-Post » qui a été de Paris à Londres, a eu son enveloppe déchirée par une poutre du hangar.



Le lieutenant Bellanger, aéronaute-aviateur, vainqueur du Prix Henry de La Vaulx.



Parachute pour aéroplane fixé à l'avant (et à l'arrière, se déployant dès qu'il y a rupture.

Résultats sportifs du 1^{er} au 6 Novembre

AÉRONAUTIQUE

MARDI 1^{er} NOVEMBRE. — Belmont-Park (New-York). — L'Américain Johnstone bat le record de la hauteur en s'élevant à 2.960 mètres. — Totalisation des durées du meeting : 1. Hoxley, 7 h. 29 m. 21 s.; 2. Johnstone, 4 h. 47 m. 44 s.; 3. Latham, 4 h. 11 m. 2 s.

SAMEDI 5 NOVEMBRE. — L'Anglais Willows parti, la veille, de Londres, atterrit à Cordehem, près de Douai, après avoir traversé la Manche la nuit, avec son dirigeable « City of Cardiff ».

ATHLÉTISME

SAMEDI 5 NOVEMBRE. — Boxe. — Wonderland : Stuber met knock-out Max Robert au 4^e round. Randall abandonne, Adolphe l'ayant touché trop bas.

DIMANCHE 6 NOVEMBRE. — Rugby. — Parc des Princes. — Le Stade Français bat le Cercle Amical par 15 points à 5. — Polo de Bagatelle. — Le R. C. F. bat le Sporting Club de Vaugirard par 16 points à 9.

CYCLISME

DIMANCHE 6 NOVEMBRE. — Vélodrome d'hiver. — Grand

Prix d'Ouverture : 1. Friol, 2. Ellegaard, 3. Dupuy. — Prix Jules Dubois (derrière motos, une heure). — 1. Walthour (68 kilom.); 2. Lavalade, à 10 tours; 3. Sérès, à 16 tours.

DIMANCHE 6 NOVEMBRE. — Le Tour de Lombardie (232 kilom.). — 1. Micheletto, en 8 h. 16 m.; 2. Ganna; 3. Baïlo. Lapize abandonne.

HIPPISME

MARDI 1^{er} NOVEMBRE. — Auteuil. — Prix Finot (haies, 2.800 mètres, 20.000 francs) : 1. Barcelone, à M. Cazeneuve (Benson); 2. Mon Cauchois; 3. Sieglind, P. M. : gag., 82 fr.; pl., 24 fr.; 18 fr. 50, 21 fr. 50. — Prix Général de Biré (steeple militaire, 4.000 mètres). — 1. Carillon, à M. Lebreton; 2. Béguinette; 3. Anatole. P. M. : gag., 69 fr.; pl., 28 fr.; 46 fr. 50, 46 fr.

MERCREDI 2 NOVEMBRE. — Saint-Cloud. — Critérium de Saint-Cloud 2.000 mètres, 10.000 francs). — 1. Matchless, à M. Michel Ephrussi (O'Connor); 2. Bucentaure; 3. Rioumajou. P. M. : gag., 55 fr.; pl., 31 fr. 50, 50 fr. 50.

JEUDI 3 NOVEMBRE. — Auteuil. — Prix Varaville (steeple, 3.100 mètres, 10.000 francs). — 4. Vaisseau Fantôme, à M. Deutsch de La Meurthe (Heath); 2. Hopper; 3. Reuteria. P. M. : 34 fr. 50; pl., 21 fr., 15 fr.

VENDREDI 4 NOVEMBRE. — Maisons-Laffitte. — Prix Éclipse (1.600 mètres, 20.000 francs). 1. Alcantara II, au baron de Rothschild (Milton Henry); 2. Combourg; 3. Tudor III. P. M. : gag., 98 fr. 50; pl., 37 fr. 50, 33 fr., 130 fr.

DIMANCHE 6 NOVEMBRE. — Auteuil. — Prix Aston-Biount (haies, 4.000 mètres, 25.000 francs). — 1. Saint-Ferriol, à M. de Mumm (Williams); 2. Jealousy; 3. Cimaïse. P. M. : gag., 123 fr.; pl., 68 fr. 50, 22 fr., 28 fr. 50.

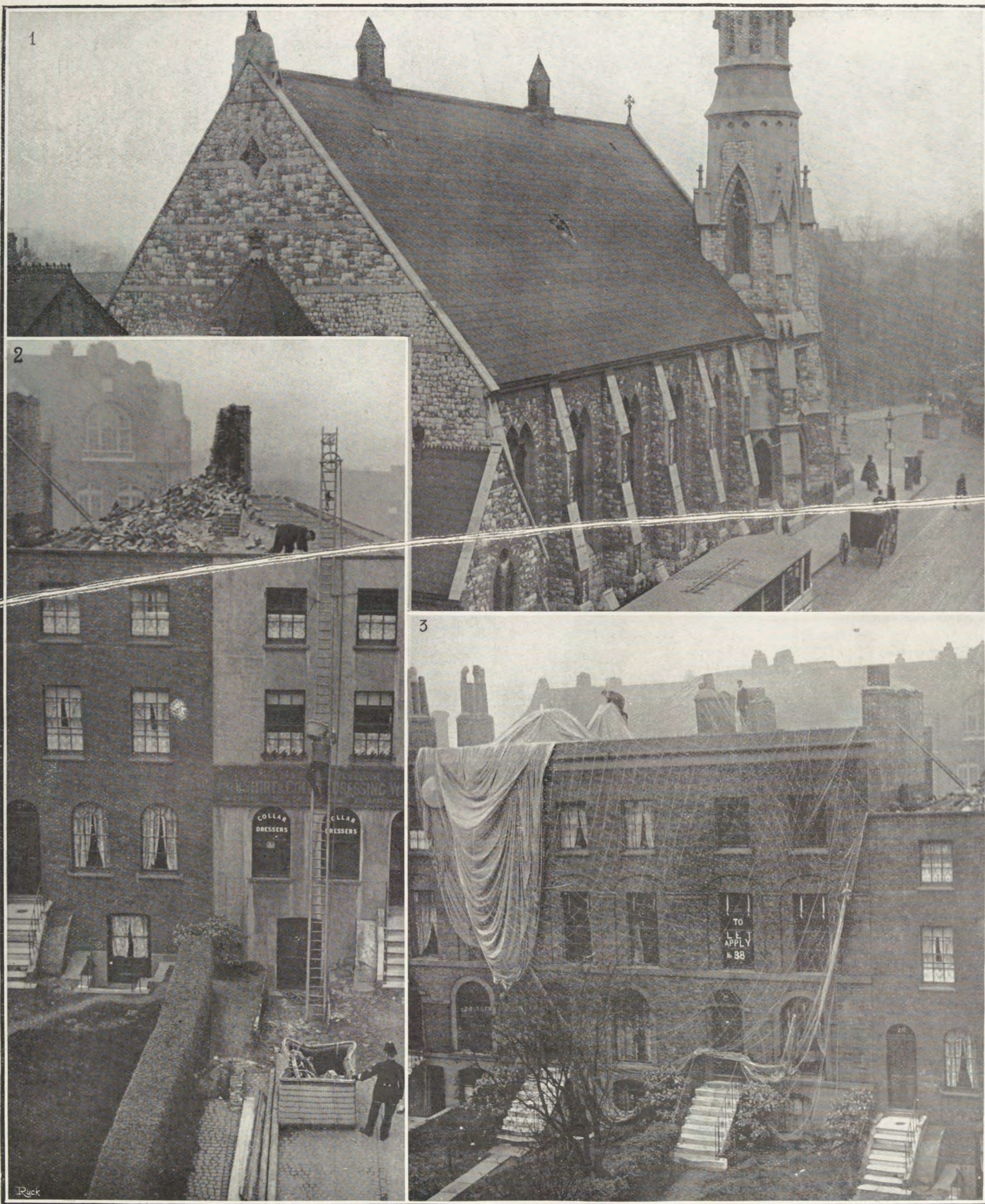
PETITE CORRESPONDANCE

Henri Aussenac, Anvers. — Il est bien exact que Blériot a volé à Constantinople. Il y a même remporté de brillants succès, mais au cours d'une de ses sorties, il tomba dans une cour. La Vie au Grand Air a publié la photographie de cet incident.

LA TRAVERSÉE DU NIAGARA

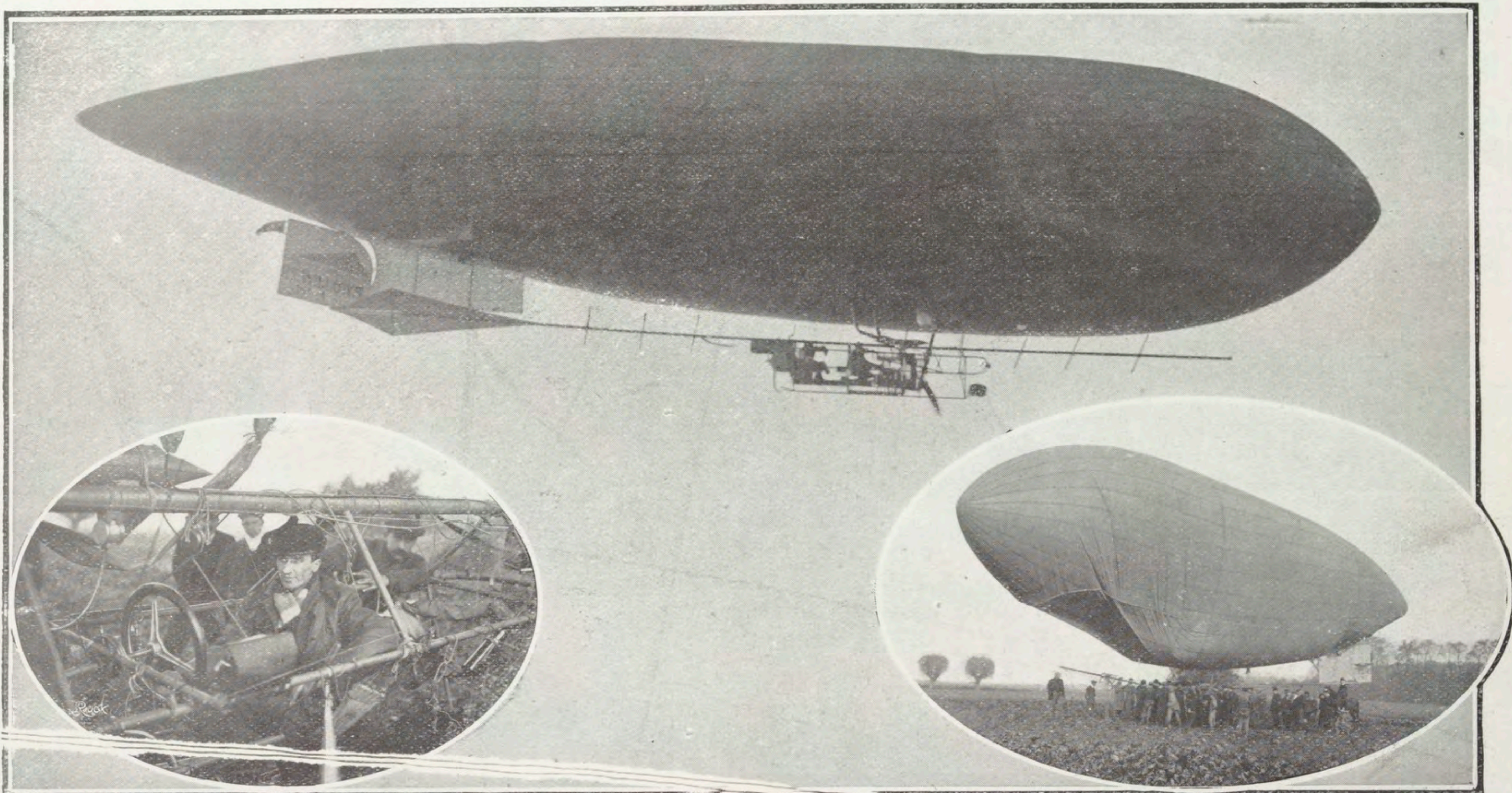
C'est avec un moteur Ferro que le capitaine Larsen réussit la traversée des rapides du Niagara dans un canot automobile. Or, la représentation de ces moteurs pour l'Europe appartient à la maison Th. Piltier.

LE SPHÉRIQUE MYSTÉRIEUX



A 9 h. 45 du soir, le 2 novembre, les habitants d'une maison située route de la Reine, dans le quartier de Peckham à Londres, entendirent un fracas terrible. C'était un sphérique, dont la nacelle, après avoir heurté les cheminées et les toits, s'était abattue sur le sol au milieu d'une pluie de briques. On chercha les passagers, il fut impossible de les retrouver et on ne sait pas encore quelles étaient l'origine et la nationalité du ballon. 1. La toiture de l'église endommagée par la nacelle. — 2. Le toit sur lequel a atterri le ballon. — 3. La nacelle à terre, l'enveloppe et le filet sur l'immeuble.

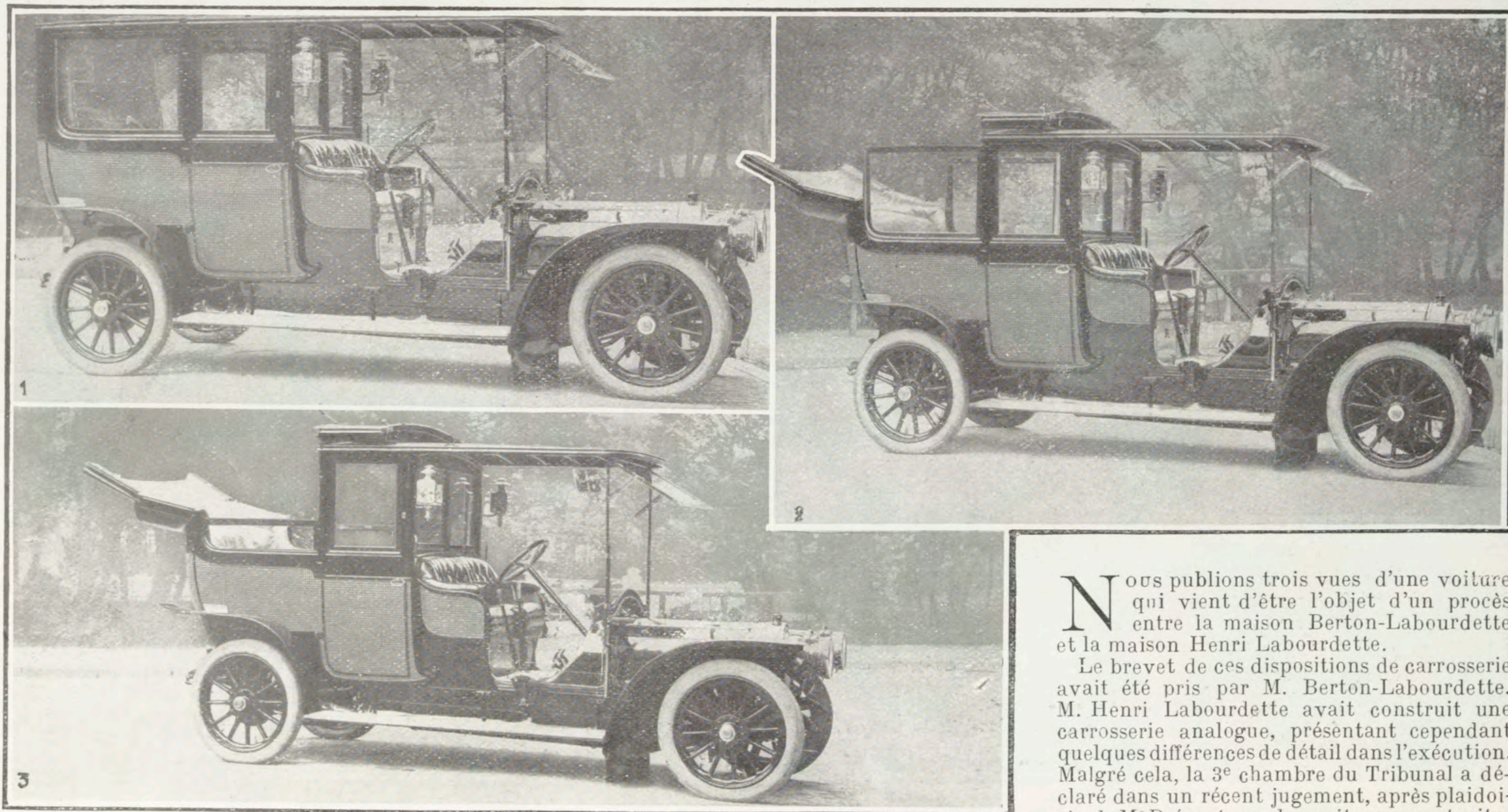
DE LONDRES EN FRANCE EN DIRIGEABLE



LE VOYAGE DU CITY OF CARDIFF

Le 4 novembre, M. Willows partait d'Angleterre avec un dirigeable de 1.200 mètres cubes pour atterrir à Paris. L'aéronaute se perdit et descendit à Corbehem, près de Douai. Au milieu, le City of Cardiff prenant son départ. A gauche, M. Willows à son poste, à droite, le dirigeable à Corbehem.

LA "REINE AMÉLIE"



Le landaulet-limousine, carrosserie brevetée de la maison Berton-Labourdette.

1. Carrosserie fermée : la voiture a l'aspect et le confort de la limousine. — 2. Carrosserie ouverte avec glaces levées, garantissant du vent. — 3. Carrosserie ouverte avec glaces fermées : la voiture a l'aspect et les avantages du landaulet.

Nous publions trois vues d'une voiture qui vient d'être l'objet d'un procès entre la maison Berton-Labourdette et la maison Henri Labourdette.

Le brevet de ces dispositions de carrosserie avait été pris par M. Berton-Labourdette. M. Henri Labourdette avait construit une carrosserie analogue, présentant cependant quelques différences de détail dans l'exécution. Malgré cela, la 3^e chambre du Tribunal a déclaré dans un récent jugement, après plaidoirie de M^e Prévost, que les voitures construites par M. Henri Labourdette constituaient une contrefaçon du brevet délivré à la maison Berton-Labourdette, et a ordonné la saisie des voitures aussi bien chez le constructeur que chez les propriétaires actuels.

M A M E I L L E U R E M O N T E

Après l'enquête à propos de la boxe que nous avons publiée, nous commençons aujourd'hui à donner les réponses des grands jockeys sur la monte qui leur a laissé le souvenir le plus vivace

Il est certain qu'il n'existe pas de sport où les opinions des connaisseurs diffèrent plus sur la valeur des champions que dans l'hippisme. Les plus compétents ne tombent jamais d'accord sur la qualité de tel ou tel cheval. Neuf sur dix des propriétaires, entraîneurs ou jockeys donneront un nom différent si vous leur posez cette simple question :

— Quelle est la bête que vous considérez comme la meilleure du siècle ?

Les juges les plus réputés pour leur perspicacité et leurs connaissances de la race chevaline, les handicapeurs les plus sagaces, si vous leur demandez d'établir une échelle de poids proportionnelle suivant la valeur des chevaux auront des écarts d'au moins 7 à 10 livres et même plus, lorsqu'ils devront assigner des surcharges aux meilleures bêtes du présent et du passé sur une distance donnée.

Et il est curieux de constater que l'hippisme est vraiment le seul sport où les vues ne peuvent tomber d'accord et où chacun considère l'opinion d'autrui comme ridicule, puisqu'elle n'est pas la même que la sienne propre.

Il faut en prendre son parti. Les temps ne sont pas près de changer et nous devons nous attendre à voir se renouveler les mêmes divergences pour toutes les courses, pour tous les chevaux : *tot capita, quot sensus* ! Et plaignons les pauvres parieurs qui pour se faire une idée, demandent leur avis aux propriétaires, aux entraîneurs ou aux jockeys. Ils s'empres- seront d'aller hasarder leur argent et le perdront aussitôt. S'ils avaient demandé conseil à un autre, ce n'est plus le même cheval qui leur aurait été recommandé, chacun ayant confiance dans une autre bête que celle qu'a choisie son collègue.

Toutefois les jockeys sont les personnages du turf qui peuvent avoir les avis les plus éclairés sur les chevaux puisqu'ils les montent, qu'ils ont monté la plupart de leurs rivaux et qu'ils ont pu ainsi établir un parallèle entre les qualités ou les défauts de chacun de ceux qu'ils ont mené à la victoire ou avec lesquels ils ont essuyé des échecs.

Aussi est-il intéressant de donner l'opinion des jockeys les plus réputés qui avaient à répondre à cette simple question :

« Quelle a été votre meilleure monte ? »

Opinion de Morny Cannon. Peu de jockeys actuels peuvent se vanter d'avoir monté de meilleurs bêtes que Mornington Cannon. Et le pauvre garçon en ces dernières années n'a pas eu beaucoup de chance et n'a pas remporté les succès qu'il méritait. La faute incombe à sa mauvaise santé.

— De tous les chevaux que j'ai montés, déclare-t-il, celui qui m'a laissé le souvenir le plus profond est certainement Flying Fox. Jamais je n'ai eu à ma disposition bête répondant aussi bien et aussi richement à toutes les prières que je lui adressais. Car nous avons souvent à nous plaindre de certains pur-sang qui, à l'exercice, accomplissent des prouesses



B. Dillon sur Spearmint.

Le fameux B. Dillon, qui a remporté le Grand Prix de Paris de 1906 sur Spearmint, et qui est souvent venu courir en France. Il donnera son opinion sur sa meilleure monte dans le prochain numéro.

extraordinaires. Si elles étaient connues, le handicapeur serait tenté de donner des surcharges extraordinaires à leurs auteurs et dès que nous sommes à l'hippodrome sur ces chevaux ils seraient incapables de battre une vieille femme poussant une voiture d'enfant.

Avec Flying Fox il n'y avait pas à redouter semblables difficultés et je persiste à considérer le fils d'Orme et Vampire comme le meilleur de notre époque. C'est également l'opinion de M. John Porter. Lorsque je l'essayai à Kingsclere avant les Deux Mille Guinées, Flying Fox fit merveille, partant dès le signal et répondant à tous mes appels avec une soumission et une vigueur remarquables. Il remporta la course dans un style magnifique devant Caiman et Trident.

A deux ans le cheval du duc de Westminster était battu deux fois. La première fois par Saint-Gris qui appartenait à M. Léopold de Rothschild dans l'Imperial Produce Plate à Kempton Park, et par Caiman qui, plus tard, si je me souviens bien, établit, à Lingfield, le record du mille qui est encore debout, dans le Middle Park Plate à Newmarket.

Mais il est vrai, que dans cette dernière course, Flying Fox fut victime du mauvais sort. Il soufflait un vent terrible qui faussa grandement le résultat. D'ailleurs, la victoire de Caiman est plutôt due à la méthode de Tod Sloan, semblant chuchoter à l'oreille de son cheval et se couchant sur son dos. A cette époque, l'adroit petit Américain donnait déjà des leçons à ses confrères d'Angleterre et prouvait la valeur de sa tactique consistant à ne pas harceler la monture dès le début et à ne lui demander son effort et son maximum de vitesse que dans les cent derniers mètres ou presque.

A trois ans pour sa dernière année sur le turf, Flying Fox remporta le triple event : les Deux Mille Guinées, le Derby d'Epsom et le Saint-Léger de Doncaster. J'avais l'insigne honneur de le monter dans ces trois épreuves. C'était en 1899 : dans les Deux mille Guinées il battait Calman et Trident, dans le Derby d'Epsom, il triomphait de Damoclès et Innocence, dans le Saint-Léger de Doncaster enfin il précédait Calman et Scintillant. Et jamais, je n'ai vu cheval venir à bout aussi facilement de ses adversaires et réduire aussi brillamment à néant tous les efforts des autres bêtes combinées. Quant à sa victoire dans les Eclipse Stake à Sandown, on ne peut se figurer l'enthousiasme de la foule lorsqu'elle vit Flying Fox répondre à mon appel dans les cinquante derniers mètres : il passa tous les autres concurrents avec une aisance telle qu'on les croyait cloués sur place.

Cette année-là, le fils d'Orme et Vampire rapporta 925.000 francs à son propriétaire. La mort du duc de Westminster provoqua la vente du cheval que je considère comme le plus brillant de l'époque. Après une lutte ardente, il devint la propriété de M. Edmond Blanc pour un million, la somme la plus élevée qui ait été payée pour un pur-sang.

Beaucoup de sportsmen raillèrent l'acte de M. Edmond Blanc le considérant comme une folie. Cependant, les événements prouvèrent que le grand propriétaire français avait eu raison. Le prix du fils d'Orme et Vampire semble même bon marché, malgré le record qu'il a établi, étant donnée la qualité de ses enfants quoique jusqu'ici il n'ait pas encore donné le jour à un cheval le valant à 10 livres près. Toujours est-il que les poulains et pouliches qui en sont nés ont remporté de grands succès.

On a prétendu que Flying Fox avait un mauvais caractère. Or cette allégation est fautive. « The Fox » était évidemment un cheval ayant un tempérament curieux, un tantinet têt, mais je possédais une patience telle que je venais toujours facilement à bout de lui, sans jamais le brutaliser. (A suivre.)

Nous publierons dans nos prochains numéros les opinions des meilleurs jockeys d'Angleterre tels que : Bernard Dillon, Otto Madden, D. Maher, K. Cannon, W. Lane, W. Griggs, T. et S. Loates J.-H. Martin, etc., ainsi que celles des jockeys les plus connus sur les champs de courses français.

LES COURSES DE LA SEMAINE



Le Prix Aston Blount (Haies, 4.000 mètres, 25.000 fr.). Auteuil, 6 novembre.

Jealousy a mené. En face, Sosthène, Domination et Reine d'Or II se rapprochaient, mais ne pouvaient soutenir leur effort. Cimaïse fléchissait à la dernière haie et après une bonne lutte, Saint Ferréol prenait l'avantage sur Jealousy. Cimaïse, troisième.

La saison du plat touche à sa fin et les épreuves importantes se font rares. De toutes les courses de la semaine passée, le Prix Eclipse seul se détache; encore cette dernière grosse allocation offerte aux deux ans n'avait-elle pas attiré l'élite. Alcantara II a battu facilement Combourg. Mais que vaut actuellement Combourg? Que valent ceux qui suivent, Tudor III, Last-Patron qui n'avaient encore rien fait, La Cotinais qu'on n'avait pas revue depuis quelque temps et dont la forme a pu décliner? Combourg avait eu de la peine à battre Tripolette qui n'a pas existé depuis dans le Criterium de Saint-Cloud. L'absence de La Bohème II qui les avait battus tous deux, Alcantara II aussi bien que Combourg, dans le Grand Criterium, a été à tous égards regret-

table. Elle seule eut pu nous fixer sur la véritable valeur de la performance d'Alcantara II et sur l'importance de ses progrès, si progrès il y a. En l'absence d'autre indication, on peut parfaitement admettre que le fils de Perth a pu battre facilement tous ses adversaires du Prix Eclipse sans avoir pour cela changé beaucoup.

A Auteuil, pour le premier dimanche, nous avons eu le Prix Aston Blount et la victoire de Saint Ferréol. C'est un cas assez curieux que cette réhabilitation. Après quelques bonnes courses au début de sa troisième année, le fils de Railleur était devenu intraitable; restant au poteau presque toujours, se jetant de côté quand par hasard son jockey lui avait fait passer les rubans, il n'avait pas depuis près

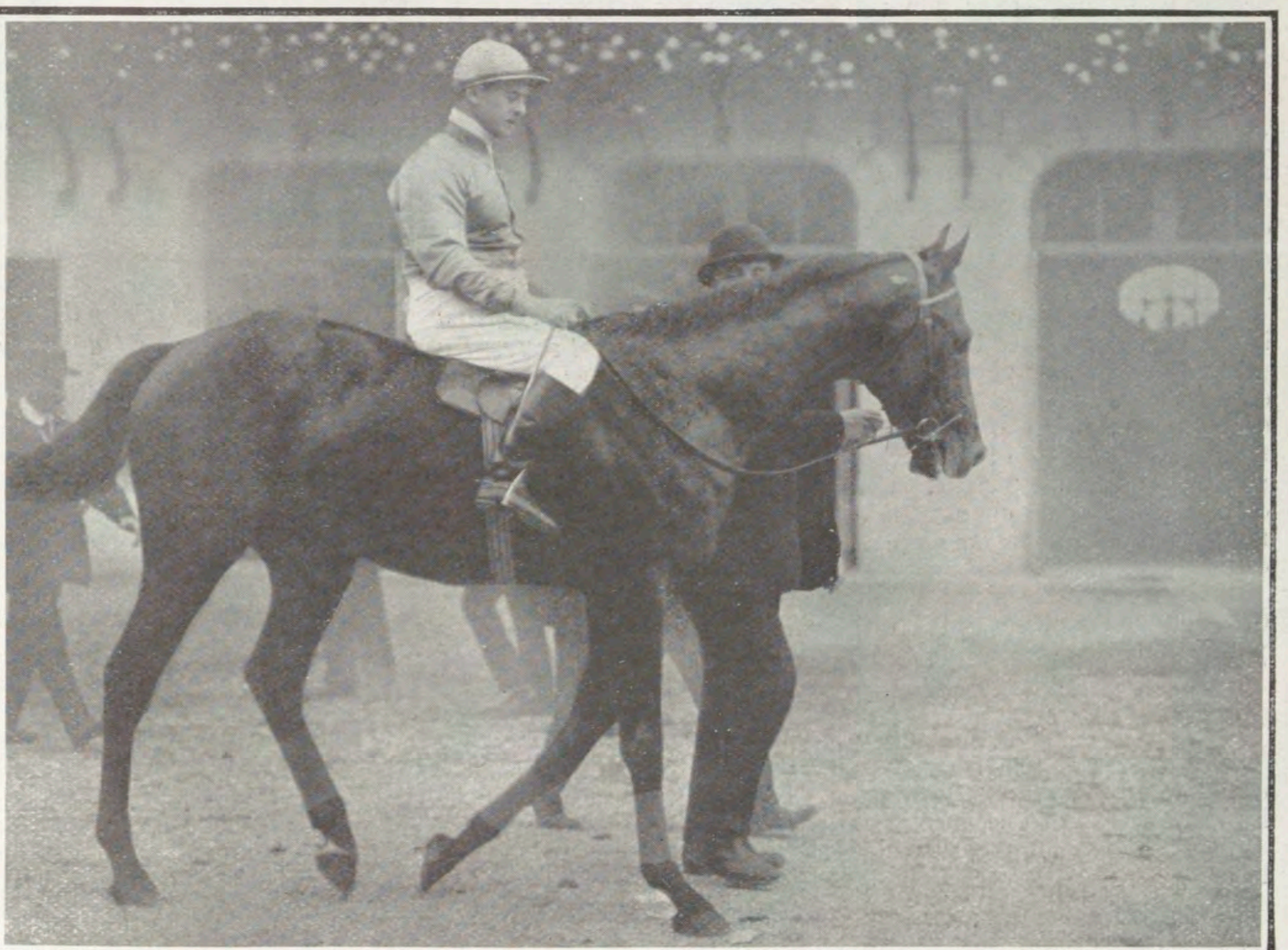
d'un an, malgré de très nombreuses tentatives achevé convenablement un parcours. Le prince Murat découragé avait passé la main à M. de Mumm qui lui-même commençait à désespérer quand il eût, cet été, l'heureuse idée de le confier à l'entraîneur Morand! Celui-ci a usé de la manière forte, qui n'est pas toujours la plus recommandable, mais qui dans l'espèce a réussi. Quelques corrections magistrales ont eu raison de toutes les résistances. A la très grande surprise du public, Saint Ferréol nous est revenu à la réunion du 1^{er} novembre, docile et assagi. On n'osait croire à peine à une pareille métamorphose; on attendait une confirmation, que le Prix Aston Blount a fournie aussi complète et aussi décisive que possible.

STUART.



Le starter Roy.

M. Roy, le sympathique starter, a innové un nouveau genre pour donner les départs: il se juche sur un escabeau.



Alcantara II, vainqueur du Prix Eclipse.

Le temps sombre ne nous a pas permis de prendre de clichés du Prix Eclipse. Nous publions cependant le portrait d'Alcantara II, le vainqueur, au baron de Rothschild, que montait Milton Henry, à Maisons-Laffitte.